Das Beschaffungswesen der Deutschen Reichsbahn

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE
DER WIRTSCHAFTS-
UND SOZIALWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT
DER JOHANN WOLFGANG GOETHE-UNIVERSITÄT
ZU FRANKFURT AM MAIN

vorgelegt von

Diplom-Kaufmann
Erich Klein
aus Frankfurt a. M.

1938

Dissertations-Druckerei F. W. Kalbfleisch in Gelnhausen.

Referent : Professor Dr. Dr. h. c. Hellauer.

Korreferent : Reichsbahnoberrat Danco.

Tag der mündlichen Prüfung: 22. Februar 1936.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meiner lieben Mutter
in Dankbarkeit gewidmet.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546424_0018

Vorwort.

Aufgabe und Zielsetzung der vorliegenden Untersuchung ist eine nach betriebswirtschaftlichen Erkenntnissen ausgerichtete Darstellung des Beschaffungswesens der Deutschen Reichsbahn (DR)[1]). Sie soll damit gleichzeitig einen Beitrag zur speziellen betriebswirtschaftlichen Beschaffungslehre der Unternehmung liefern. Soweit die Eigenart der Themastellung für die Untersuchung teilweise eine mehr oder weniger deskriptive, analytische Behandlung bedingte, war der Verfasser bestrebt, die Vorgänge kritisch zu beleuchten und die sich hierbei ergebenden besonderen Probleme herauszustellen.

Eine Darstellung des Beschaffungswesens der DR mag zunächst deshalb von erhöhtem Interesse sein, weil die DR, die größte Unternehmung in Deutschland, gleichzeitig die größte Eisenbahn der Welt ist. Gerade in der gegenwärtigen Wirtschaftsentwicklung ist ihre Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft, für die Betriebswirtschaften, für Volk und Staat eine außerordentliche. Eine nach volkswirtschaftlichen Grundsätzen aufgebaute Tarifpolitik und eine unter Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft angestrebte Beschaffungspolitik der DR ist für viele Teile der Wirtschaft Lebensfrage. Je kaufmännischer hierbei die Unternehmung „DR" eingestellt ist, desto besser kann sie ihre volkswirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllen.

---

[1]) Die Anwendung des Namens „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" hat der Verfasser ausdrücklich vermieden, da diese irreführende Bezeichnung, welche an gewissen Äußerlichkeiten der Organisation (Einteilung des Grundkapitals in „Stamm- und Vorzugs-Aktien") haften bleibt und am eigentlichen Kern der Reichsbahn als einer öffentlich-rechtlichen Verkehrsunternehmung vorbeigeht, häufig genug zur falschen Urteilsbildung — man dachte verschiedentlich an eine „Aktien-Gesellschaft" im handelsrechtlichen Sinne — in der Öffentlichkeit Anlaß gegeben hat. Nach Fertigstellung der vorliegenden Untersuchung ist das „Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn" vom 10. Februar 1937 ergangen. (Näheres vgl. hierzu im Abschn. 201, S. 71). Hinsichtlich des Namens „Deutsche Reichsbahn" heißt es im Artikel 2, Abs. 1 des genannten Gesetzes: „Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft führt den Namen „Deutsche Reichsbahn". In der Begründung zu diesem Artikel wird hierzu noch folgendes ausgeführt: „Die Bestimmung über den Namen der Deutschen Reichsbahn gibt dem Zustand gesetzliche Form, den die Reichsbahn bereits von sich aus im letzten Jahr tatsächlich geschaffen hat, in dem sie den Gebrauch des Namens „Gesellschaft" vermied".

Ebenso wichtig ist eine gesunde Beschaffungspolitik für das Reich selbst, dessen wertvollstes Vermögen die „Reichsbahn" ist. Die DR hat als größte sozialistische Unternehmung die Aufgabe, sowohl in ihrer Eigenschaft als „Leistungsträger" als auch „Bedarfsträger" im Kampf gegen die Arbeitslosigkeit nach besten Kräften mitzuwirken und damit den Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft entscheidend voranzutragen. Welche große Bedeutung gerade hierbei einer gesunden Beschaffungspolitik in Verbindung mit einer richtigen Wirtschaftsführung der gesamten Unternehmung zukommt, bedarf wohl keiner besonderen Begründung, denn es ist offensichtlich, daß eine „unwirtschaftliche" Beschaffungspolitik dem Reich unmittelbar Schaden bringt.

Das Beschaffungswesen der öffentlichen Unternehmungen im allgemeinen bietet sowohl hinsichtlich seines organisatorischen Aufbaues als auch seiner besonderen Stellung im Wirtschaftsleben spezifisch volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Probleme. Unter bewußter Beschränkung auf ein ganz bestimmtes Gebiet, nämlich auf das Beschaffungswesen der DR, wurde der Fragenkomplex zum Gegenstand der vorliegenden Untersuchung gemacht. Für die Systematik und Geschlossenheit einer betriebswirtschaftlichen Untersuchung kann die Beschränkung auf ein bestimmtes Teilgebiet im Rahmen des öffentlichen Beschaffungswesens nur von Vorteil sein.

Die vorliegende Untersuchung berücksichtigt die Entwicklung im Beschaffungswesen der DR bis Ende des Jahres 1935. Soweit sich nachträglich noch wesentliche Änderungen auf organisatorischem und verfahrenstechnischem Gebiet ergeben haben, ist anmerkungsweise an entsprechender Stelle auf sie hingewiesen. Insbesondere sei auf die Ausführungen über den Neuaufbau der „Deutschen Reichsbahn" vom 10. Februar 1937 (vgl. Anm. in Fußn. 1, S. 71, der vorl. Arbeit) und über die am 1. Juni 1936 bei der DR neu eingeführte „Verdingungsordnung für Leistungen (ausgenommen Bauleistungen)" (vgl. Anm. in Fußn. 9, Seite 113 der vorl. Arbeit) aufmerksam gemacht.

Für die Bearbeitung und kritische Auswertung des gesamten Untersuchungsmaterials wurden dem Verfasser sowohl von den einzelnen Dienststellen der DR als auch von anderer Seite wertvolle Unterlagen zur Verfügung gestellt. Vor allem ist es dem Verfasser ermöglicht worden, sich praktische Kenntnisse auf dem Gebiete des Beschaffungswesens der DR zu erwerben. Die Reichsbahn-Direktion Köln und die Reichsbahn-Direktion Kassel gestatteten dem Verfasser, einen Einblick in die Beschaffungsvorgänge zu nehmen. Daneben wurde dem Verfasser die Benutzung der Bibliothek der Reichsbahn-Direktion Frankfurt a. M. sowie die Einsicht in das dortige Stoffbüro erlaubt. Diesen Stellen sowie dem Reichsbahn-Zentralamt für Einkauf, Berlin, sei für die freundliche Überlasssung der der vorliegenden Untersuchung beigefügten Originalzeichnungen und für die erteilten Auskünfte gedankt.

Dem Hauptprüfungsamt der DR, Berlin, Herrn Reichsbahnrat Meisel, Leiter des Prüfungsamtes der Reichsbahn-Direktion Frank-

furt a. M. und Herrn Reichsbahnrat N o l d e, Reichsverkehrsministerium, Berlin, ist der Verfasser für die erteilte mündliche bzw. schriftliche Auskunft gleichfalls zu besonderem Dank verpflichtet.

Die „Deutsche Wagenbau-Vereinigung", Berlin, die „Deutsche Lokomotivbau-Vereinigung, Berlin, der „Stahlwerks-Verband", Düsseldorf, der „Oberbauschrauben-Verband", Düsseldorf, und das „Rheinisch-westfälische-Kohlen-Syndikat", Essen, stellten dem Verfasser in dankenswerter Weise geschäftliche Unterlagen zur Verfügung.

Der Verfasser.

INHALTS-VERZEICHNIS.

Seite

0 Vorwort. 5
1 Einführung. 11
10 Begriffliche Grundlegung. 11
11 Abgrenzung und Aufbau des Untersuchungsgebietes. . . 13
12 Bedeutung des Beschaffungswesens. 15
2 Untersuchung. 21
20 Die Grundlagen des Beschaffungswesens. . . . 21
200 Die Beschaffungsobjekte. 21
2000 Die grundlegende Einteilung. . . . 21
2001 Die Beschaffungsobjekte im einzelnen. . . 22
20010 Fahrzeuge. 22
20011 Ersatzstücke für Fahrzeuge. . . . 28
20012 Stoffe. 30
200120 Betriebsstoffe. . . . 30
200121 Oberbau- und Baustoffe. . . 34
200122 Stoffe für elektrische Anlagen. . 40
200123 Werkstoffe. 41
200124 Drucksachen, Schreib- und Zeichenstoffe und Sonstiges. . . . 45
20013 Geräte, Werkzeuge und Maschinen. . . 46
2002 Die wirtschaftliche und technische Rationalisierung im Beschaffungswesen. 48
20020 Grundsätzliches zu den einzelnen Beschaffungsobjekten. 48
20021 Der Einfluß der Rationalisierungsmaßnahmen. 57
200210 in organisatorischer und verfahrenstechnischer Hinsicht. . . . 57
200211 in Hinsicht auf die Preisgestaltung. . 58
2003 Die Nummerung der Beschaffungsobjekte und -stellen sowie ihre verfahrenstechnische Anwendung. . 60
201 Die Beschaffungsorganisation. 71
2010 Die Betriebsorganisation der DR als Grundlage der Beschaffungsorganisation. 71
2011 Die einzelnen Beschaffungsstellen und ihre Zuständigkeit. 77
20110 Die überwachende Tätigkeit der Einkaufsabteilung der Hauptverwaltung. . . 77
20111 Die zentralen Beschaffungsstellen. . . 78
20112 Die Gruppenbeschaffungsstellen. . . 87
20113 Die Einzelbeschaffungsstellen. . . 90
2012 Die Mitwirkung weiterer Stellen im Beschaffungswesen. 93

Seite

20120 Die Abnahmestellen und Versuchsanstalten. . 93
20121 Die Prüfungsstellen. 98
2013 Fragen der Organisation. 100
20130 Die Wirtschaftlichkeit der zentralen und der dezentralen Beschaffung. . . . 102
20131 Die Grenzen der zentralen Beschaffung. . 107
202 Das Beschaffungsverfahren. 111
2020 Die Verdingungsvorschriften. . . . 111
2021 Die Vertragsbedingungen und die technischen Lieferbedingungen. 115
2022 Die Anwendung der einzelnen Vergebungsverfahren. 118
20220 Die öffentliche Ausschreibung. . . 120
20221 Die beschränkte Ausschreibung. . . 123
20222 Die freihändige Vergebung. . . . 125
2023 Die Analyse des Beschaffungsmarktes. . . 127
20230 Die Richtlinien für die Auswahl der Lieferer und die Größe des Liefererkreises. . . 129
20231 Die mögliche Berücksichtigung des Handels und des Handwerks. 135
2024 Die technische Durchführung der Vergebung. . 139
20240 Die Bedarfsermittlung. 139
20241 Die Anfrage u. die Unterlagen der Vergebung. 143
20242 Das Angebot und der Zuschlag. . . 148
20243 Die Vertragsabwicklung und Vertragsabrechnung. 162
2025 Die Vertragsbedingungen in ihrer Bedeutung für die Vertragsgestaltung unter besonderer Berücksichtigung des Abnahme- und Güteprüfverfahrens. . . 164
20250 Die Festlegung der Beschaffenheit der zu liefernden Ware bei Vertragsabschluß. . 165
20251 Die Feststellung der Beschaffenheit der zu liefernden Ware. 168
20252 Die vertragsmäßigen Folgen der Lieferung mangelhafter Ware. 171
20253 Die Verpackung. 174
20254 Der Liefertermin. 176
20255 Verzug und Folgen des Verzugs. . . 178
20256 Der Erfüllungsort. 182
20257 Die Ablieferung der Ware. . . . 183
20258 Die Zahlungsbedingungen. . . . 185
20259 Streitigkeiten aus dem Vertrag. . . 188
2026 Die besonderen Vertragsabschlüsse. . . . 190
20260 mit der Fahrzeugindustrie. . . . 192
20261 mit der Oberbaustoffindustrie. . . 199
20262 mit den Kohlensyndikaten. . . . 205
21 Die Preisbildung im Beschaffungswesen. . . . 208
210 Die allgemeine Ermittlung der Preise. . . . 209

Seite

211 Die Prüfung und Festsetzung der Preise. . . 212
212 Die vertragliche Mitwirkung bei der Selbstkostenermittlung und Preisfestsetzung. 218
2120 Die Nachkalkulationen und der Betriebsvergleich der Deutschen Wagenbau-Vereinigung. . . 218
2121 Die Selbstkostenaufstellungen des Oberbauschrauben-Verbandes. 225
22 Die Budgetierung und Finanzierung im Beschaffungswesen. . 229
220 Grundsätzliches zur Wirtschaftsführung der DR. . . 229
221 Die Budgetierung. 233
2210 Der Voranschlag und der Wirtschaftsplan als Grundlage des Beschaffungsbudgets. . . . 233
2211 Der Beschaffungsplan. 236
2212 Die Budgetkontrolle. 242
222 Die Methoden der Beschaffungsfinanzierung. . . 245
2220 Die Eigenfinanzierung. 248
2221 Die Fremdfinanzierung. 251
22210 Langfristige Kreditaufnahme. . . . 251
22211 Lieferantenkredite. 253
22212 Wechselkredite. 256
23 Das Beschaffungswesen als Mittel der staatlichen Wirtschaftspolitik. 259
230 Die DR in ihrer Verbundenheit zu Wirtschaft und Staat. 259
231 Reichsbahnaufträge als Mittel der Konjunkturpolitik. . 264
2310 Konjunktur und DR in ihren Wechselbeziehungen. 264
2311 Die Möglichkeit einer Konjunkturbeeinflussung durch eine zweckmäßige Verteilung der Aufträge. . 266
23110 Der zeitliche Ausgleich. . . . 270
23111 Der örtliche Ausgleich. . . . 276
2312 Die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und ihre Durchführung. 285
232 Die Förderung der nationalen Rohstoffwirtschaft. . 291
2320 Die grundsätzliche Bevorzugung inländischer Erzeugnisse und die planmäßige Umstellung auf Heimstoffe in den früheren Jahren. . . . 291
2321 Die heutige staatliche Rohstoffwirtschaft in ihrem Einfluß auf das Beschaffungswesen. . . 295

3 Anhang. 304
30 Literaturverzeichnis. 304
31 Verzeichnis der Anlagen. 310
32 Verzeichnis der Abkürzungen. 311

1. Einführung.

10 Begriffliche Grundlagen.

Die Betriebswirtschaftslehre hat dem Beschaffungsproblem in den letzten Jahren eine erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt. Dieses betriebswirtschaftliche Teilgebiet ist lange Zeit hindurch eine ausgesprochene Verwaltungslehre gewesen. Dadurch, daß die Absatzprobleme der Unternehmung in den letzten Jahrzehnten mehr und mehr zur Erörterung gelangten, fand im Zusammenhang damit auch eine betriebswirtschaftliche Durchleuchtung der Beschaffungsprobleme statt, und zwar u. a. in der Weise, daß man bei der Analyse des Beschaffungsmarktes und der Aufstellung des Beschaffungsbudgets im Prinzip die gleichen Methoden, wie sie für die Absatzmarktanalyse und die Verkaufsbudgetierung entwickelt wurden, den Untersuchungen zugrunde legte[1]). „Die Beschaffungsfunktion ist gewissermaßen das Spiegelbild der Vertriebsfunktion"[2]).

Johann Friedrich Schär[3]) behandelte bereits 1911 in seiner „Allgemeinen Handelsbetriebslehre" „die Kunst des Einkaufens" und streifte damit die betriebspolitische Seite. Nicklisch[4]) schrieb 1912 in seiner „Allgemeinen kaufmännischen Betriebslehre" erstmalig kurz im betriebstheoretischen Sinne über die „Beschaffung des Vermögens". Die erste größere Spezialabhandlung veröffentlichte Findeisen[5]) unter dem Titel „Beschaffungstheorie" im Jahre 1924. Das Handwörterbuch der Betriebswirtschaft brachte 1926 drei Artikel, die der Beschaffung gelten. In der siebenten Auflage des Werkes „Die Betriebswirtschaft"[6]) setzte sich Nicklisch ausführlich mit den Fragen der Beschaffung der Arbeitskräfte, des Vermögens und des Kapitals auseinander. Henzel spricht in seiner Untersuchung über die „Erfassung und Verrechnung der Gemeinkosten in der Unter-

---

[1]) Vgl. Henzel: Marktanalyse und Budgetierung. „Die Handelshochschule", Ergänzungsband, Kap. XI, S. 1506. Berlin-Wien 1932.
[2]) Henzel: Erfassung und Verrechnung der Gemeinkosten in der Unternehmung. Betriebs- und Finanzwissenschaftliche Forschung, H. 51, S. 192. Berlin-Wien 1931.
[3]) Leipzig 1911 (neue 5. Aufl., Leipzig 1923, S. 148).
[4]) Leipzig 1912, S. 175 ff.
[5]) Archiv für die Fortschritte betriebswirtschaftlicher Forschung und Lehre, 1. Bd. Stuttgart 1924, S. 2 ff.
[6]) Beschaffungsbegriff, Beschaffungstechnik und Materialbeschaffung.

nehmung"[7]) von den Grundfunktionen einer Unternehmung, die im einfachsten Falle nur die laufende Beschaffung und den laufenden Absatz von Gütern umfassen können.

Und nun zu dem Beschaffungsbegriff selbst. Findeisen[8]) definiert: „Unter Beschaffung ist der laufende Eingang von Waren oder von Rechten an solchen (Rechten an Waren mit Zweckcharakter) für Gegenwert zu verstehen". In dieser Bestimmung ist allerdings nur der Vorgang erfaßt. Findeisen[9]) versteht weiterhin unter „Beschaffungsorganisation" „eine Summe von Einrichtungen zwecks Erzielung eines Aufwandminimums beim Eingang von Werten in die Betriebswirtschaft bei gleichzeitigem Leistungsmaximum des Gegenwertes". Unter Beschaffungsgebiet ist jenes Gebiet zu verstehen, das von den Verkäufern der eingehenden Waren bewohnt wird". Die Beschaffungsdisposition „stellt eine Summe von Maßnahmen dar, die sich auf die Warenbeschaffung beziehen". Beschaffungsobjekte „sind Waren und Arbeit"[10]).

Für die Zwecke der vorliegenden Untersuchung soll auf die damit zusammenhängenden theoretischen Fragen nicht näher eingegangen werden. Wesentlich für die folgenden Ausführungen ist dagegen, daß die Beschaffung zeitlich und sachlich allen Wirtschaftsprozessen und Wertbewegungen vorgelagert ist, d. h., daß sie stets die notwendige Vorstufe für die Eingliederung jeder wirtschaftlichen Einheit in den Gesamtwirtschaftsprozeß darstellt. Weiterhin halten wir fest, daß auch für die DR die Beschaffung ein ausgesprochen wirtschaftlicher Begriff ist, im Gegensatz zum Begriff „Kauf", der in den Bezeichnungen „Einkauf" und „Verkauf", „Einkäufer" und „Verkäufer" enthalten ist. Der Kauf ist ein Vorgang, mit welchem sich einerseits das Recht befaßt und der andererseits nur die verkehrs- und verfahrenstechnische Seite zum Ausdruck bringt. Kauf und Vergebung — auch Verdingung bei den Behörden — sind etwa identisch.

Dagegen umfaßt die Beschaffung die Gesamtheit der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen dem „Beschaffer" und dem „Beschafften" und die spezial-terminologischen Begriffe: Beschaffungsobjekte, Beschaffungsorganisation, Beschaffungsverfahren, Beschaffungsgebiet bzw. -analyse, Beschaffungsbudgetierung und Beschaffungsfinanzierung. Damit sei festgelegt, was für die vorliegende Untersuchung unter dem Beschaffungswesen der DR zu verstehen ist.

[7]) A. a. O., S. 38.
[8]) A. a. O., S. 4.
[9]) A. a. O., S. 4.
[10]) Findeisen, a. a. O., S. 4/5.

11 Abgrenzung und Aufbau des Untersuchungsgebietes.

Der Aufgabenkreis der Beschaffungsfunktion einer Unternehmung umfaßt im allgemeinen hinsichtlich der Beschaffungsobjekte die Beschaffung von Gütern, Rechten und Diensten. Nicklisch[1]) nimmt eine Dreigliederung vor, und zwar in:

1. Beschaffung der Kräfte,
2. Beschaffung des Vermögens (insbesondere Waren, aber auch Rohstoffe, Hilfsstoffe, Anlagewerte und sonstige Hilfswerte für den Betriebsprozeß),
3. Beschaffung des Kapitals.

Für die vorliegende Untersuchung ergibt sich eine Abgrenzung zunächst dahingehend, daß wir die Beschaffung von Dienstleistungen — d. h. der Personalkräfte: Arbeiter, Angestellte und Beamte — ausscheiden, da sie grundsätzlich von derjenigen der Sachgüter verschieden ist. In richtiger Erkenntnis dessen ist beim Aufbau des Beschaffungswesens der DR das genannte Gebiet nicht miteinbegriffen worden. Sein Aufgabenkreis ist der Personalabteilung der Hauptverwaltung (HV) der DR zugewiesen. Desgleichen bleibt die Beschaffung des Kapitals i. w. S. unberücksichtigt, da sie im Mittelpunkt der Finanzpolitik und der gesamten Wirtschaftsführung der DR steht und somit über den Rahmen der vorliegenden Abhandlung weit hinausgehen würde. Das schließt aber nicht aus, daß wir in den Ausführungen über die Beschaffungsbudgetierung und -finanzierung finanzpolitische Grundsätze und Fragen der DR berühren werden, was sich ohnedies aus der Begriffsverbindung „Beschaffung des Kapitals" und „Finanzierung der zu beschaffenden Güter" ergibt.

Nach dieser Abgrenzung bliebe die Beschaffung von Wirtschaftsgütern im allgemeinen übrig. Aber auch hier muß der Betrachtungskreis weiter eingeengt werden, und zwar dahingehend, daß die Beschaffung von Grundstücken — bebaut und unbebaut — und die Vergebung von Bauvorhaben aller Art unberücksichtigt bleiben soll. Die Beschaffung des Grund und Bodens nimmt bei der DR einen weiten Raum ein, da für den Bau öffentlicher Verkehrswege in großem Umfange Grund und Boden in Anspruch genommen werden muß, auf dem die Anlagen errichtet werden sollen. Die Beschaffung vollzieht sich hier nicht ohne jedes Zwangsmittel. Die Enteignung ist das Verfahren, den Grunderwerb in gegebenem Falle zwangsweise durchzuführen. Für das Verfahren stehen vornehmlich Rechtsgrundsätze im Vordergrund[2]). Wir halten daher die Nichtberücksichtigung der Beschaffung des Grund und Bodens in der vorliegenden Untersuchung für zweckmäßig und letzthin notwendig.

---

[1]) A. a. O., S. 175 ff.

[2]) Vgl. Fröhlinger, H.: Die Beschaffung des Grund und Bodens für Eisenbahn- und Straßenbau im nationalsozialistischen Deutschland. ZVMEV, Jahrg. 1935, No. 10, S. 197 ff.

Bei der Vergebung der Bauvorhaben liegen die Dinge so, daß die Einmaligkeit des Vorkommens, soweit es sich im allgemeinen um größere Objekte handelt, zu einer organisatorischen Ausgliederung aus der normalen Beschaffungsfunktion der DR geführt hat. Es steht dessen ungeachtet für uns fest, daß das gesamte Teilgebiet grundsätzlich dem Beschaffungswesen der DR zuzuordnen ist. Die Ausscheidung aus der vorliegenden Untersuchung findet darin ihre Begründung, daß einerseits, wie ausgeführt, auf Grund der Einmaligkeit der Vergebung der Bauleistungen die Beschaffungsorganisation und vor allem das Beschaffungsverfahren außerhalb des normalen Beschaffungsvorganges stehen, als auch andererseits die Beschaffung als solche, abgesehen von der Art des Objekts, für die öffentliche Unternehmung schlechthin immer der gleiche Vorgang ist. So werden wir auch in den Ausführungen über das Beschaffungsverfahren in vergleichbarer Weise ganz allgemein die Probleme der Verdingung von Bauleistungen berühren, ohne uns auf Einzelheiten einzulassen. Gleichfalls haben wir bei der Besprechung der Frage, inwieweit die DR durch eine zweckmäßige zeitliche und örtliche Verteilung ihrer umfangreichen Aufträge aktiv in den Konjunkturverlauf der Wirtschaft eingreifen kann, die Beschaffung der Bauvorhaben entsprechend mitberücksichtigt. Ebenso erfolgten u. a. ergänzende Ausführungen bei der Erörterung der Beschaffungsbudgetierung und -finanzierung. Nur so ist die dahingehende Abgrenzung des Untersuchungsgebietes zu verstehen.

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, daß seitens der DR das Lagerwesen und die Altstoffverwertung dem Beschaffungswesen zugeordnet werden. Dem Verfasser wurde bei einer Besprechung über den Begriff „Beschaffungswesen" entgegengehalten, daß auch die Selbstanfertigung und die Lagerüberweisungen begrifflich dem Beschaffungswesen angehören. Erst der Einschluß dieser und der oben bezeichneten Teilgebiete rechtfertigten die Anwendung des Begriffs „Beschaffungswesen"; andernfalls müsse man nur vom „Einkauf" sprechen. Abgesehen davon, daß hier die Begriffe „Kauf" und „Beschaffung", wie wir sie eingangs festgelegt haben, identifiziert werden, sprechen bei der vertretenen Auffassung unzweifelhaft praktische Erwägungen mit. Im übrigen finden wir sie auch bei anderen öffentlichen Unternehmungen; so umfaßt z. B. das Beschaffungswesen der Deutschen Reichspost drei Teilgebiete: Die eigentliche Beschaffung (Einkauf), die Lagerhaltung und die Verwertung von Altzeug[3]).

Für eine betriebswirtschaftliche Untersuchung kann diese erweiterte Begriffsbestimmung nicht anerkannt werden. Die organisatorische und verfahrenstechnische Verbundenheit der zugeordneten Teilgebiete mit der eigentlichen „Beschaffung" mag gerade hier enger sein als in

---

[3]) Gutachten des Reichssparkommissars über das Beschaffungswesen der Deutschen Reichspost vom Mai 1931. Vgl. auch: „Allgemeine Richtlinien der Deutschen Reichspost für das Beschaffungswesen". Abgedr. im „Handbuch der Rationalisierung", (RKW) Berlin—Wien 1932, S. 1042 ff.

privaten Unternehmungen. Dennoch liegen hier betriebswirtschaftlich gesehen drei verschiedene Grundfunktionen der Unternehmung vor, und zwar die Beschaffungsfunktion, die Lagerfunktion und die Vertriebsfunktion; die letztere selbstverständlich nur insoweit, als ein tatsächlicher Altstoffverkauf stattfindet. Jede dieser genannten Funktionen stellt für eine Untersuchung ein besonderes Gebiet dar, wobei natürlich die Beziehungen zwischen den Funktionen sehr mannigfaltig sind, was sich im übrigen aus der gesamten wirtschaftlichen Tätigkeit der Unternehmung ergibt. Eine Untersuchung über das Beschaffungswesen der DR muß u. E. von der eingangs umschriebenen Begriffsbestimmung ausgehen; die seitens der DR zugeordneten Gebiete der Lagerhaltung und der Altstoffverwertung haben offensichtlich darauf keinen Einfluß. Faßt man die drei Teilgebiete zusammen, so ergibt sich ein erweiterter Untersuchungskomplex, wobei innerhalb desselben die drei Teilgebiete nacheinander behandelt werden müßten.

Was den Aufbau der Arbeit selbst betrifft, so sollen in den „Grundlagen der Beschaffung" zunächst die Beschaffungsobjekte, die Beschaffungsorganisation und das Beschaffungsverfahren zur Darstellung kommen. In den weiteren besonderen Abschnitten werden wir dann die Fragen der Preisbildung sowie der Beschaffungsbudgetierung und -finanzierung behandeln. In den Schlußausführungen soll auf die spezifisch volkswirtschaftlichen Fragen des Beschaffungswesens der DR eingegangen werden, wobei es uns darauf ankommt, zu zeigen, inwieweit die DR mittels ihrer Beschaffungspolitik aktiv in den Konjunkturverlauf der Wirtschaft eingreifen und damit gleichzeitig zum Träger staatlicher Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen werden kann. Im Zusammenhang damit soll noch die heute so bedeutungsvolle, planmäßige Rohstoffwirtschaft hinsichtlich einer Förderung seitens der DR kurz gewürdigt werden.

12 Bedeutung des Beschaffungswesens.

Bei der Eröffnung der großen Ausstellung „100 Jahre Deutsche Eisenbahnen" hat Generaldirektor Dr. Dorpmüller in seiner Eröffnungsrede hervorgehoben, daß etwa 3 Millionen Deutsche — nämlich die aktive und inaktive Heerschar von rd. 1 Million Reichsbahnern mit ihren Angehörigen und ferner etwa 50 000 Bedienstete der Privatbahnen — ihr Brot unmittelbar aus dem Eisenbahnbetrieb erhalten. Damit sei aber der Einfluß der Eisenbahnen auf die Personalwirtschaft des Landes noch nicht erschöpft: „Für uns walzen die Arbeiter in den Stahlwerken die Schienen, in Lokomotiv- und Wagenbauanstalten baut eine große Arbeiterzahl unsere Fahrzeuge, in den Bergwerken graben für uns die Bergleute unsere Kohlen usw. Insgesamt verschaffen wir jährlich für durchschnittlich 1,5 Mia RM unseren Volksgenossen Arbeit und Brot".

Diese Ausführungen lassen erkennen, daß neben der sozialpolitischen Aufgabe der DR der Einfluß ihrer Industrieaufträge von weittragender wirtschaftlicher Bedeutung ist. Zu oft sieht die Öffentlichkeit in der DR nur den „Fuhrmann" der deutschen Wirtschaft, der ihr auf „Schiene und Straße" die gestellten Verkehrsanforderungen erfüllt. Man kann sich hiervon ungefähr eine plastische Vorstellung machen, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die Züge insgesamt täglich Entfernungen zurücklegen, die mehr als zweimal den Weg von der Erde zum Monde und zurück entsprechen[1]), daß ferner allein ihre Personenwagen (63 650 Personen- und 8 340 Personenzuggepäckwagen) aneinandergereiht die Strecke von Berlin bis Omsk im sibirischen Rußland füllen würden[2]), und schließlich daß ihr Schienennetz mehr als dreimal die Erde am Äquator umspannen könnte.

Dahinter steht aber auch der Erzeuger und macht die DR damit zur größten Auftraggeberin der deutschen Wirtschaft. Für ihr Gleisnetz und für ihren Fuhrpark „sind sowohl für deren Unterhaltung und Erneuerung als auch für die zum Betriebe sonst noch gehörigen baulichen Anlagen und maschinellen Anlagen so erhebliche Mengen an Gegenständen, Stoffen u. dergl. m. erforderlich, daß die Reichsbahn für die nationale Gütererzeugung von außerordentlicher Bedeutung ist. Auch für die Reichsbahn selbst ist das zu besprechende Gebiet von größtem Wert, weil die Ausgaben für die an die Wirtschaft zu erteilenden Aufträge den am stärksten zu beeinflussenden und nach den Personalausgaben bedeutendsten Ausgabeposten darstellen"[3]).

Aus dem Umfang der Aufträge in den einzelnen Jahren können wir den Einfluß der Konjunkturschwankungen deutlich erkennen; der Unterschied in der Höhe der Aufträge zwischen den Jahren 1927 (1800 Mio RM) und 1932 (800 Mio RM) beträgt fast 1 000 Mio RM. Im Jahre 1933 und 1934 betrug der Wert der Aufträge 1 000 bzw. 1 200 Mio RM[4]).

Es hat sich also zutreffend erwiesen, daß die Eisenbahnen, wie es bei ihrer Übernahme in Staatsbesitz vorausgesagt war, in hohem Maße Arbeitgeber der Wirtschaft geworden sind und an den Aufträgen der öffentlichen Hand den größten Anteil für sich in Anspruch nehmen können, wie aus der folgenden Darstellung für die einzelnen Jahre hervorgeht. (Anlage 1, S. 17).

---

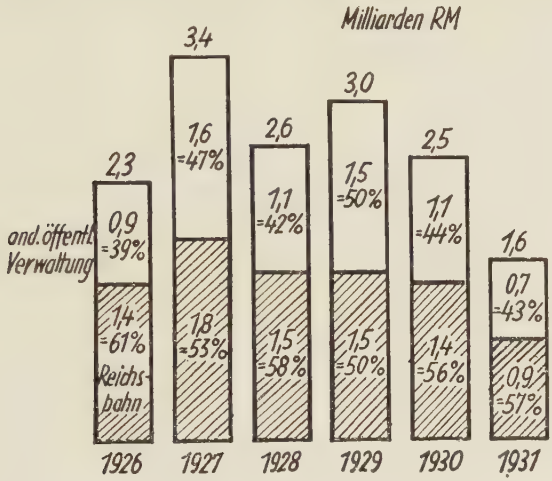
[1]) Die Feststellungen beziehen sich auf das Jahr 1929, in dem die höchsten Verkehrsleistungen erreicht wurden. 1929 haben die Züge der DR insgesamt 681 750 000 km zurückgelegt; davon entfallen 417 381 000 km auf Reisezüge, 259 780 000 km auf Güterzüge, der Rest auf den dienstlichen Verkehr.
Vgl.: Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, Bd. 50, Berlin 1930, S. 178.

[2]) Vgl.: „Bücher von der Reichsbahn". Herausg. vom Pressedienst der Reichsbahn, Berlin 1930 und 1931, H. 8, S. 9, H. 7, S. 3.

[3]) Hammer: Die Deutsche Reichsbahn als Auftraggeberin der Deutschen Wirtschaft. Berlin 1932, S. 7.

[4]) Vgl. hierzu auch die Ausführungen in Abschn. 230, S. 259 ff.

Im Hinblick auf diese Tatsache liegt es sehr nahe, das Beschaffungswesen der DR zum Mittel der staatlichen Wirtschaftspolitik zu machen und vor allem hierbei durch eine zweckmäßige zeitliche und örtliche Verteilung der Aufträge konjunkturausgleichend zu wirken. Dieses von der DR selbst gesteckte Ziel hat sich jedoch noch nicht erreichen lassen. Die Bauaufwendungen der deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1890 bis 1913 verliefen der Konjunkturbewegung fast parallel[5]), und da die Beschaffungen sehr stark von den Beförderungsmengen abhingen, ergab sich regelmäßig im konjunkturellen Aufschwung eine



Anteil der Deutschen Reichsbahn an den Gesamtaufträgen der öffentlichen Hand

Anlage 1.

Steigerung und in der Depression eine Einschränkung der Beschaffungen, wodurch die Krisen nicht gemildert, sondern verschärft wurden. „Ob hierin in absehbarer Zeit ein Wandel eintreten wird, hängt von der weiteren Entwicklung, im besonderen aber davon ab, ob die DR bei weiter steigender Konjunktur in ihrem Anteil an der Beförderungsmenge geschmälert, ob ihr die Schaffung von Reserven, die heute vollkommen fehlen, ermöglicht wird, oder ob ihr in anderer Weise die notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt werden können"[6]). Wir werden jedoch in einem anderen Zusammenhang[7]) noch zeigen, daß die DR durchaus auf der Nachfrageseite aktiv in den Konjunkturverlauf eingreifen kann.

---

[5]) Wagemann: Konjunkturlehre, Berlin 1928, S. 212.
[6]) Hammer: Reichsbahn und Wirtschaft. RB 1935, Sonderausgabe vom 14. Juli, S. 67.
[7]) Vgl. Abschn. 2312, S. 285 ff.

Dieser Tatsache entspricht auch der gewaltige finanzielle Einsatz der DR bei den Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen in den letzten Jahren; ihr Arbeitsbeschaffungsprogramm 1933/34 belief sich auf 704 Mio RM. Seine die Wirtschaft vielseitig befruchtenden Verwendungszwecke sind aus den nachstehenden Einzeldarstellungen ersichtlich[8]):

a.	Neubaurechnung	175	Mio RM
b.	Erneuerung des Oberbaus . .	151	„ „
c.	Erneuerung der baulichen Anlagen	39	„ „
d.	Erneuerung der Fahrzeuge . .	126	„ „
e.	Erneuerung der maschinellen Anlagen	5	„ „
f.	Sonderprogramm für Fahrzeugausbesserungen	5	„ „
g.	Unterhaltung des Oberbaus und der baulichen Anlagen . . .	69	„ „
h.	Unterhaltung der Fahrzeuge . .	59	„ „
i.	Unterhaltung der maschinellen Anlagen	6	„ „
k.	Sonstige Beschaffungen . . .	19	„ „
l.	Reichsautobahnen	50	„ „

Wie sich die Aufträge der DR in den einzelnen Jahren auf die verschiedenen Industriegruppen verteilen, geht aus der folgenden Übersicht hervor. (Anlage 2, S. 19). Auch hier erkennt man deutlich die jährlichen Größenänderungen; wenn die Einnahmen günstig fließen und die Möglichkeit besteht, langfristige Anleihen zu erhalten, sind die Bauausführungen und die Beschaffungen für Ergänzungen und Erneuerungen anteilig größer als bei geringer werdenden Betriebsleistungen und damit sinkenden Einnahmen, die nur die normalen Betriebsbedürfnisse — wie z. B. Kohlen — zu beschaffen gestatten. So schwanken, um einige Beispiele herauszugreifen, die Aufwendungen für Bauausführungen zwischen 33,5% (1926) und 41,4% (1932), für Oberbaustoffe, Baustoffe und Fahrzeuge zwischen 47,7% (1928) und 32,2% (1926), für Kohlen und Koks zwischen 15,2% (1927) und 40,8% (1932) der gesamten Sachausgaben in den einzelnen Jahren. Es ergibt sich hieraus die Bedeutung der jeweiligen Höhe der Aufträge für die Sonderindustrien der DR, die beim Absinken der Beschaffungen keine oder nur wenig Umstellungsmöglichkeiten haben, was besonders für die Fahrzeugindustrie zutrifft. Auf der anderen Seite ermöglichen aber bestimmte Mindestaufträge, wie z. B. bei Oberbaustoffen, in der Depression einen langsameren Rückgang des Beschäftigungsgrades.

Der Anteil der Sachausgaben hinsichtlich der einzelnen Gebiete der Betriebsführung geht aus der folgenden Übersicht (Anlage 3, S. 20) hervor.

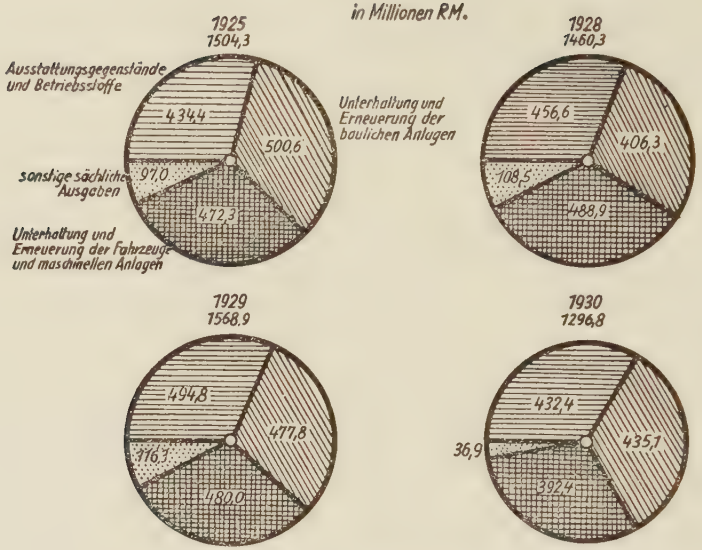
---

[8]) Näheres vgl. Abschn. 2312, S. 285 ff.

Uebersicht über die Arbeits- und Beschaffungsprogramme der Deutschen Reichsbahn in den Geschäftsjahren 1926 bis 1933.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Industriegruppe	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933
				Mio RM				
I. Bauausführungen:								
a) Hochbau	85	100	51	88	95,5	49,2	47,9	77,1
b) Tiefbau	350	361	233,5	200,3	222,7	117,2	115,7	46
c) Eisenbau	40	54	34,5	35	42,0	29,6	29,8	27
d) Reichsautobahnen . . .	—	—	—	—	—	—	—	3
II. Lieferungsaufträge:								
1. Baustoffe:								
a) Industrie der Steine u. Erden	45	45	35	39,7	41,6	31,9	29,5	40,6
b) Bau- u. Nutzholz einschl. Oberbauschwellen . .	52	58	65	58,9	47,5	37,3	29,8	38,6
2. Kohle und Koks . . .	255	274	293	307	290,0	235,9	196,7	200
3. Walzwerks- u. Gießereierzeugnisse:								
a) Werkstoffe u. Ersatzstücke	170	198	159	148	166,2	107,3	83,6	84,3
b) Oberbau- u. Baustoffe .	171	183	183,3	177,5	110,0	118,2	86,7	119,4
c) Sonstige Metalle (Kupfer, Rotguß, Zinn, Blei usw.)	55	62	52	52	62,0	37,0	17,6	18,2
4. Maschinenindustrie:								
a) Maschinen u. Apparate	24	26	19	15	13,0	11,8	11,9	17,3
b) Werkzeuge u. Geräte .	8	32	26	26	28,5	23,1	15,8	16,5
c) Fahrzeuge:								
aa) Lokomotiven und elektr. Triebwagen	67,5	236	227	244	179,4	103,7	69,6	88,5
bb) Wagen								
cc) Schiffe								
d) Kraftfahrzeuge . .	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4		
5. Elektrotechn. Industrie:								
a) Elektr. Anlagen, Maschinen u. Apparate .	4,5	60	19	14	14,6	13,6	7,0	12,7
b) Elektr. Kabel u. Drähte	0,5	8	6	4		5,0	4,8	4,2
6. Chemische Industrie:								
a) Anstrichmittel . . .	23	15	15	14,2		4,9	3,9	4,5
b) Schmiermittel . . .	10	12	14	13		6,0	4,0	4,6
c) Flüss. Kraft- u. Heizst.	3	6	6	6	54,9	3,9	3,7	4,7
d) Sonstige Stoffe (Petroleum, Sauerstoff, Karbid, Glühlampen, Seifen usw.)	17	19	20	24		22,0	16,2	17,5
7. Textilien einschl. Bekleidg.								
a) Werkstoffe, Wirk-, Web- und Seilerwaren, Putzwolle	9	12	12	13	14,3	7,1	4,1	5,3
b) Bekleidung	5	6	6	6	6,4	4,2	3,1	4,7
8. Leder u. Lederwaren einschließl. Gummiwaren . .	8	10	10	10	9,3	4,1	2,9	4
9. Papierindustrie u. Vervielfältigungsgewerbe . .	18	20	20	20,4	20,0	19,2	15,0	13,7
10. Holz-, Schnitt- und Formerwaren:	1	1	1	1	1,0	1,0	1,4	1,8
Zusammen	1421,7	1798,2	1507,5	1517,2	1419,2	993,6	800,7	954,2

Anlage 2.



Aufteilung der sächlichen Ausgaben der Deutschen Reichsbahn

Anlage 3.

Schließlich sei noch das Verhältnis der Sachausgaben zu den Gesamtausgaben nachstehend dargestellt[9]):

Jahr	Sach-ausgaben	Personal-ausgaben	Gesamt-ausgaben	Sachausg. in % der Gesamt-ausgaben
1925[10])	1 504,5	2 470,5	3 974,8	37,83
1926	1 310,5	2 511,3	3 821,8	39,52
1927	1 648,0	2 611,5	4 259,5	38,69
1928	1 460,3	2 898,7	4 359,0	33,50
1929	1 568,9	2 965,5	4 534,4	34,60
1930	1 296,8	2 871,8	4 168,6	31,11
1931	1 059,8	2 551,4	3 611,2	29,35
1932	833,2	2 127,2	2 960,4	28,14
1933	999,3	2 116,3	3 115,6	32,07
1934	1 104,0	2 243,0	3 347,0	32,98

Die Angaben zeigen, daß das Verhältnis „Sachausgaben in % der Gesamtausgaben" zwischen 39,52% (1926) und 28,14% (1932) liegt.

[9]) Zusammengestellt nach Angaben in „Wirtschaftsführung und Finanzwesen der Deutschen Reichsbahn". Berlin 1934, S. 30, und den „Geschäftsberichten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" für die Geschäftsjahre 1932—1934 (Weißbuch).

[10]) Geschäftsjahr 1. Oktober 1924 bis 31. Dezember 1925.

2. Untersuchung.

20 Die Grundlagen des Beschaffungswesens.

200 Die Beschaffungsobjekte.

2000. Die grundlegende Einteilung.

Der Bedarf der DR. wird bedingt durch ihre Betriebsführung sowie durch die Unterhaltung und Erneuerung ihrer Anlagen. Das „Betriebsrecht an dem am 1. Oktober 1924 übernommenen Reichseisenbahnvermögen" und „am Anlagezuwachs seit 1. Oktober 1924" betrug Ende 1934 rd. 26,7 Mia RM[1]). Dieser Betrag entspricht dem statistischen Anlagekapital der DR; die Zusammensetzung in % geht aus der folgenden Übersicht hervor[2]):

Fahrzeuge	26,9%
Außerordentliche Anlagen	1,6%
Werkstattanlagen	2,7%
Stationen	15,5%
Oberbau	23,1%
Bahnkörper nebst Zubehör	22,6%
Grundbesitz	7,6%
	100,0%

Ebenso mannigfach wie die Anlagen, sind auch die Betriebsgüter, die zu ihrer Unterhaltung und Erneuerung dienen. Die Betriebsvorräte erreichten Ende 1934[3]) einen Wert von rd. 154 Mio RM.

Die Angaben lassen erkennen, daß sich die Beschaffung sowohl auf die Anlagegüter als auch Betriebsgüter bezieht. Von einer Einbeziehung der Bauleistungen soll, wie bereits erwähnt, abgesehen werden. Wenn man unter dieser Einschränkung zunächst eine allgemeine Aufteilung der Beschaffungsobjekte vornimmt, so kommt man zu folgenden 6 Hauptgruppen:

a. Fahrzeuge aller Art
b. Fahrzeug-Ersatzstücke
c. Stoffe

---

[1]) Entnommen: Bilanz per 31. Dez. 1934, Geschäftsbericht der DR für das Geschäftsjahr 1934 (Weißbuch), S. 18.
[2]) Entnommen: Statistische Angaben über die Deutsche Reichsbahn im Geschäftsjahr 1934 (Blaubuch), S. 321.
[3]) Vgl. Weißbuch 1934 a. a. O., S. 18.

d. Geräte
e. Werkzeuge
f. Maschinen.

In manchen Dienstvorschriften sind auch die Ersatzstücke für Fahrzeuge zu den Stoffen gerechnet, sodaß sich dadurch nur 5 Hauptgruppen ergeben.

Die Stoffe ihrerseits werden wieder wie folgt eingeteilt:

Gruppe c Stoffe:
Untergruppe a. Betriebsstoffe
„ „ b. Baustoffe
„ „ c. Oberbaustoffe
„ „ d. Stoffe für elektrische Anlagen
„ „ e. Werkstoffe
„ „ f. Abfallstoffe[4])
„ „ g. Schreib- und Zeichenstoffe

Die erwähnten Betriebsvorräte enthalten die Vorräte: Betriebsstoffe, Oberbau- und Baustoffe, Stoffe für elektrische Anlagen, Werkstoffe und Ersatzstücke für Fahrzeuge.

Die folgende Übersicht (Anlage 4, S. 23) gibt die weitere Aufteilung der Werk- und Betriebsstoffe wieder. Auf Einzelheiten werden wir in einem anderen Zusammenhang zu sprechen kommen[5]). Hinzu kommt der Bezug von Wasser, Gas, Elektrizität und Wärme aus fremden Werken[6]).

2001. Die Beschaffungsobjekte im einzelnen.

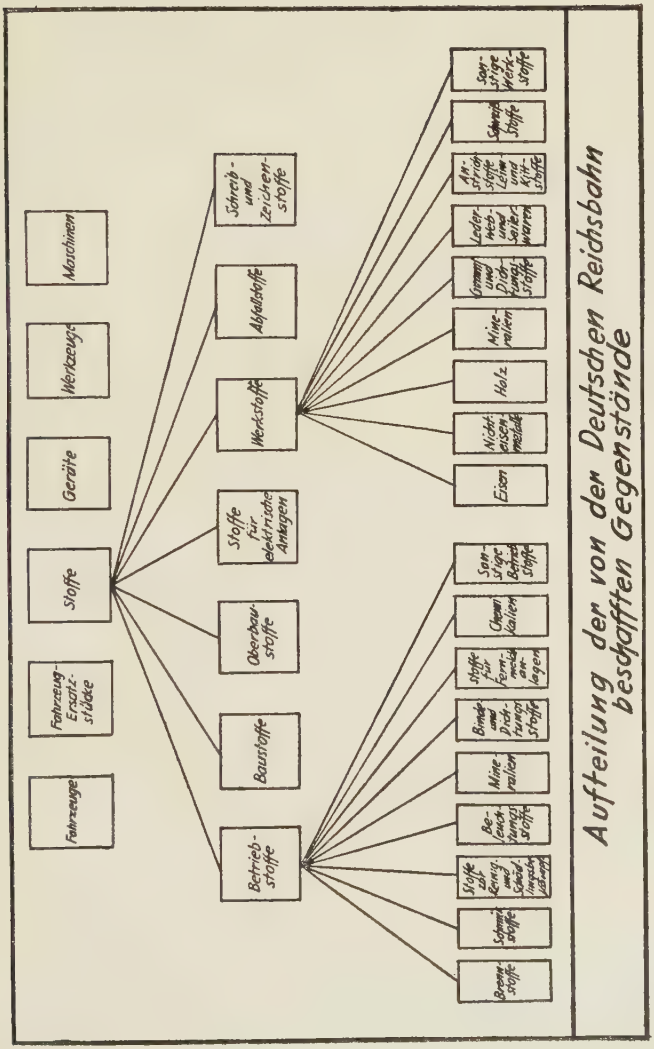
20010. Fahrzeuge.

Bei einer Verkehrsunternehmung, wie sie die DR darstellt, spielt die Erneuerung und Unterhaltung des Fuhrparks eine besonders große Rolle. Am 31. Dezember 1934 waren im Besitz der DR[1]):

Dampflokomotiven	19 887
Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren .	3
Elektrische Lokomotiven	461
Triebwagen[2])	1 384
Kleinlokomotiven	754
Kraftfahrzeuge[3])	1 318

[4]) Sollen in den weiteren Ausführungen unberücksichtigt bleiben.
[5]) Vgl. Abschn. 20012, S. 30.
[6]) Vgl. Abschn. 200120, S. 30.
[1]) Entnommen: Blaubuch 1934 a. a. O., S. 270, 273.
[2]) Die Triebwagen sind hier nach Einheiten ohne die Steuer- und Beiwagen gezählt. Hierzu betragen: Steuerwagen 751, Beiwagen 772 (31. Dez. 1934).
[3]) Hier sind die Kraftwagen für den Personen- und Güterverkehr ohne Anhänger aufgeführt. Anhänger für Lastkraftwagen mit 1,5 t Nutzlast und mehr waren 156 am 31. Dez. 1934 vorhanden.

Schiffe	62
Personenwagen	59 895
Gepäckwagen	20 407
Güterwagen[4])	578 384
Bahndienstwagen	15 744



Anlage 4.

[4]) Einschl. der deutsch-oberschlesischen vollspurigen Güterwagen.

Der Wert dieses Fuhrparks beträgt über 7 Mia RM und damit rd. 27% des Anlagekapitals der betriebenen Bahnstrecken.

Wie aus Anlage 5, S. 26 zu ersehen ist, sind seit dem Jahre 1910 bis 1932 rd. 6 250 Mio RM für die Beschaffung neuer Fahrzeuge aufgewendet worden. Die entsprechenden Ausgaben betrugen[5]):

1932	69 580 882	RM
1933	88 452 265	„
1934	126 547 835	„

Von dem letzteren Betrag entfielen auf[6]):

Lokomotiven, ausschl. der elektrischen und der Kleinlokomotiven	22 606 372	RM
Elektrische Lokomotiven	7 755 452	„
Kleinlokomotiven	10 362 543	„
Elektrische Triebwagen für Fahrleitungen	5 159 770	„
Steuer- u. Beiwagen f. Triebwagen f. Fahrleitungen	1 021 759	„
Triebwagen mit eigener Kraftquelle	16 238 139	„
Steuer- und Beiwagen zu Triebwagen mit eigener Kraftquelle	8 243 425	„
Personenwagen	21 338 246	„
Güter- und Arbeitswagen	14 937 520	„
Gepäckwagen	1 915 086	„
Bahndienstwagen	500 237	„
Schiffe	530 728	„
Straßenkraftfahrzeuge für 1,5 t Nutzlast und mehr sowie Beiwagen zur Güterbeförderung	15 937 567	„

Ergänzend hierzu sei noch angeführt, daß für die planmäßige Unterhaltung der Fahrzeuge folgende[7]) Beträge aufgewendet wurden[8]):

1932	rd. 254	Mio RM
1933	rd. 264	„ „
1934	rd. 337	„ „

In den letzten Jahren erfolgte die Aufstellung und Durchführung nachstehender Beschaffungsprogramme:

1933[9]):
- 154 Dampflokomotiven
- 10 Elektrische Lokomotiven
- 221 Kleinlokomotiven
- 194 Trieb-, Steuer- und Beiwagen
- 109 Personenwagen
- 232 Gepäckwagen
- 839 Güterwagen

---

[5]) Entnommen: Blaubuch 1934 a. a. O., S. 76.
[6]) Ebenda, S. 76.
[7]) Entnommen Weißbuch 1934, S. 76.
[8]) Hierunter fallen: Löhne der Werkstättenarbeiter, neue Werkstoffe und Ersatzstücke, aufgearbeitete Werkstücke und Ersatzstücke, Sonderkosten der Fertigung, sonstige Ausgaben.
[9]) Entnommen: Weißbuch 1932, a. a. O., S. 151.

150 Bahndienstwagen
20 Kraftwagen

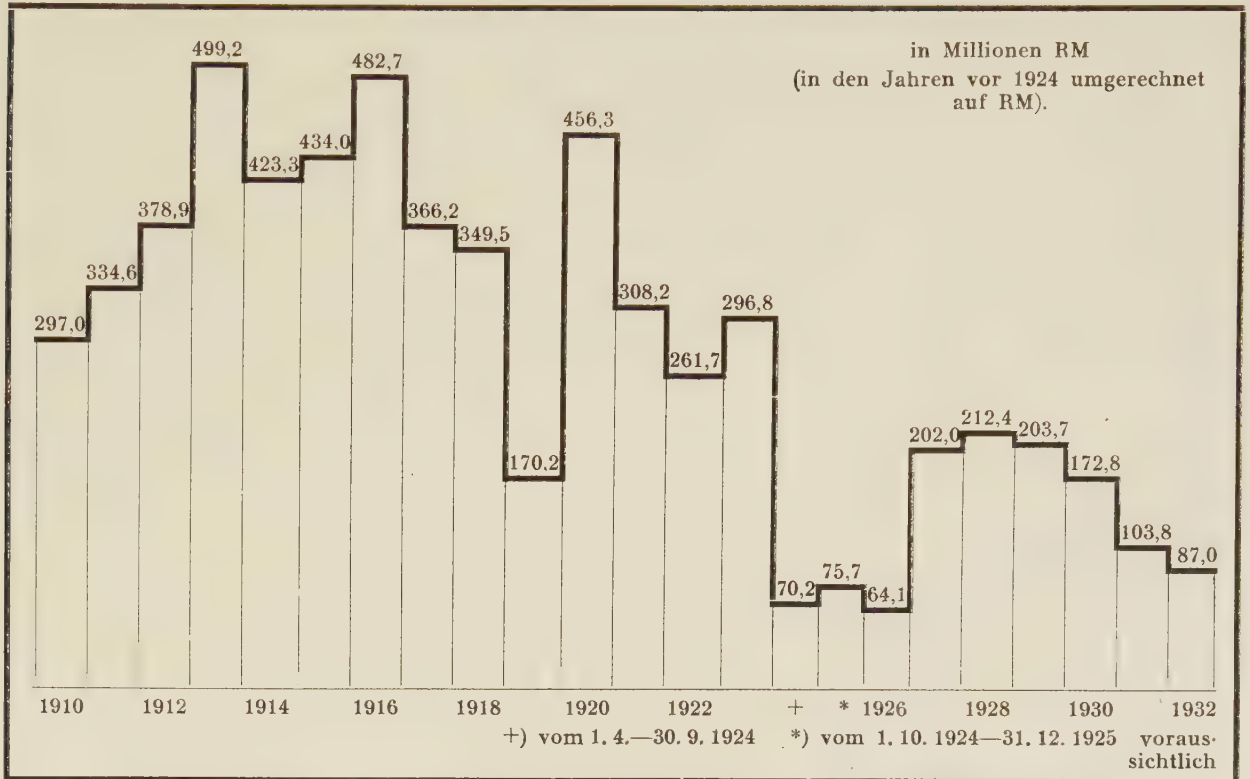
1934[10]): 221 Dampflokomotiven
13 Elektrische Lokomotiven
625 Kleinlokomotiven
518 Trieb-, Steuer- und Beiwagen
485 Personenwagen
193 Gepäckwagen
2 753 Güterwagen
157 Bahndienstwagen
2 Schiffe[11])

1935[12]): 246 Dampf- und elektrische Lokomotiven
160 Kleinlokomotiven
232 Trieb- und Beiwagen
308 Personenwagen
3 787 Gepäck-, Güter- und Bahndienstwagen
4 Schiffe
925 Kraftfahrzeuge.

Für die Fahrzeugbeschaffung werden 1935 voraussichtlich 193,5 Mio RM, d. h. 67 Mio RM mehr als 1934 ausgegeben; das sind etwa 5% der jährlichen Betriebsausgaben.

Zu dem bisher Gesagten sei noch folgendes ausgeführt: Die Zusammenstellung (Anlage 5, S. 26) über die Ausgaben für Fahrzeugbeschaffungen läßt erkennen, daß im Jahre 1913 als Höchstbeschaffungssumme fast 500 Mio RM aufgewendet wurden. Diese Tatsache findet darin ihre Erklärung, daß in den letzten Jahren vor dem Kriege der Verkehrszuwachs auf den Staatseisenbahnen im Durchschnitt etwa 7% jährlich betrug. Man versuchte ihn mit einer Fahrzeugvermehrung von etwa 4% zu bewältigen, mußte aber im Jahre 1912 erkennen, daß hiermit nicht auszukommen war. Während des Weltkrieges, in dem die deutschen Eisenbahnen eines der wichtigsten Instrumente der Kriegsführung waren, hielten sich die Beschaffungen im Durchschnitt auf rd. 400 Mio RM jährlich, um dann im Jahre 1919 auf rd. 170 Mio RM abzusinken. Dieses Absinken findet darin z. T. eine Erklärung, daß sich die Ablieferungen durch Produktionsumstellungen[13]) in der Fahrzeugindustrie in dem genannten Jahr sehr stark verzögerten. Daraus erklärt sich für das Jahr 1920 eine über dem Durchschnitt der letzten Jahre liegende Be-

[10]) Entnommen: Weißbuch, a. a. O., S. 122.
[11]) Hinzu kam erstmalig eine größere Bestellung von 1 142 Lastkraftwagen im Betrag von rd. 17,5 Mio RM.
[12]) Entnommen: Weißbuch 1934 a. a. O., S. 129.
[13]) Die Fahrzeugindustrie wurde verpflichtet, etwa 50% der notwendigen Bauteile von Unterlieferern zu beziehen, um in einer größeren Anzahl von Werken als in den reinen Fahrzeugfabriken frühere Heeresangehörige einer Beschäftigung zuzuführen. Dadurch wurden z. T. die Lieferfristen überschritten, z. T. kamen die Lieferungen nicht zur Durchführung.



Ausgaben für Fahrzeugbeschaffungen bei der Deutschen Reichsbahn und ihren Vorgängerinnen.

Anlage 5.

schaffung. In den Jahren 1921—1924 hielten sich die Beschaffungen etwa auf dem Stand des Jahres 1910. Die Bestellungen in diesen Jahren sollten hauptsächlich die Verluste ausgleichen, die auf Grund der Bestimmungen des Waffenstillstandsvertrages entstanden waren[14]). Die für die DR schweren Übergangsjahre 1924—1926 hatten zur Folge, daß die Ausgaben für Fahrzeugbeschaffungen erheblich eingeschränkt werden mußten. Es kam noch hinzu, daß sich bei sämtlichen Fahrzeuggattungen ein Überbestand bemerkbar machte; die laufenden Bestellungen dienten dazu, die einzelnen Typen weiterzubilden und die Fahrzeugindustrie zu beschäftigen.

In den Jahren 1927 bis etwa 1930 nahmen die laufenden Beschaffungen wieder in geringem Umfange zu. Dann setzt ein ständiges Absinken der Beschaffungskurve ein, welches erst im Jahre 1933 aufgehalten werden konnte. Dieses Absinken war in erster Linie bedingt durch den aus früheren Jahren vorhandenen Überbestand — vor allem an Lokomotiven und Güterwagen — und durch den ständigen Verkehrsrückgang. Erst seit Mitte des Jahres 1933 weist die Bedarfskurve bei Fahrzeugen wieder eine steigende Tendenz auf, während die Bestandskurve ihre fallende Richtung noch beibehält; denn die durch Ausmusterungen sich vermindernde Zahl von Fahrzeugen braucht auf Grund des weiter anhaltenden Überbestandes nicht durch Neubeschaffungen ersetzt zu werden. Beide Kurven, Bestand und Bedarf, die sich in den letzten Jahren stark voneinander entfernt hatten, nähern sich nunmehr wieder einander, und es wird von dem kommenden Verkehrsumfang und von betrieblichen Umstellungen abhängen, in welchem Maße abgängige Fahrzeuge in den nächsten Jahren zu ersetzen sein werden.

Die erwähnten betrieblichen Umstellungen haben zu einem großzügigen Einsatz von Triebwagen, Kleinlokomotiven und Lastkraftwagen geführt. 1932 wurden täglich 61 000 Triebwagenkilometer geleistet. 1933 bereits 85 000[15]). Von besonderer Bedeutung war die im Jahre 1934 eingeleitete Beschaffung von insgesamt 22 Schnelltriebwagen, deren Einsatz zu einer Verkehrsbeschleunigung und damit gleichzeitig zu einer Auflockerung des Verkehrs beitragen soll[16]).

Auffallend ist, abgesehen von dem erhöhten Einsatz von Kleinlokomotiven, vor allem auch das ständige Ansteigen der Beschaffungskurve der Lastkraftwagen in den Jahren 1934 und 1935[17]). Insgesamt wurden in den beiden Jahren rd. 2 040 Lastkraftwagen im Werte von

---

[14]) Es wurden 5 000 Lokomotiven und 150 000 Personen-, Gepäck- und Güterwagen abgeliefert. Die Gesamtabgabe unter Einschluß der abgetretenen Gebiete (ausschl. Elsaß-Lothringen) stellte sich auf 7 944 Dampflokomotiven; 26 Triebwagen mit eigner Kraftquelle, 12 927 Personenwagen, 3 812 Gepäckwagen und 212 816 Güter- und Bahndienstwagen.

[15]) Vgl. Leibbrand: Maßnahmen für die Verkehrsbeschleunigung. RB 1934, H. 10, S. 241 ff.

[16]) Vgl. Leibbrand a. a. O., S. 243.

[17]) Vgl. die Uebersichten auf S. 24/25.
Näheres hierüber vgl. Stroebe-Culemeyer: Die Motorisie-

30 Mio RM beschafft oder bestellt. Hinzu kommen für das Jahr 1935 550 5-t und 3-t Anhänger im Werte von 2 Mio RM[18]). Dem Verkehrsbedürfnis entsprechend wird der Lastkraftwagenpark der DR im Laufe der Jahre um weitere Tausende von Wagen zunehmen[19]).

20011. Ersatzstücke für Fahrzeuge.

Unter Ersatzstücken versteht man gewisse Ersatzteile, welche von den Lieferanten fertig bezogen oder in den Reichsbahnwerkstätten aus Stoffen hergestellt werden[20]). Man erkennt aus dieser Begriffsbestimmung, daß zum Unterschied von Fahrzeugen z. T. eine eigene Anfertigung vorgenommen wird; es ist an Hand des veröffentlichten Materials jedoch nicht festzustellen, wie hoch sich der Anteil der eigenen Anfertigung an der laufenden Beschaffung stellt. Die Zahl der Ersatzstücke für die Unterhaltung und Erneuerung der Fahrzeuge ist auf Grund der verschiedenartigen Verwendung sehr mannigfaltig.

Es handelt sich im allgemeinen um Ersatzstücke für Lokomotiven, Personen- und Güterwagen. Hierunter fallen u. a.: Triebradsätze, Kuppelradsätze, Radsätze für Tender, Schraub- und Sicherheitskupplungen, Hülsenpuffer, Aschkasten, sämtliche Austauschbauteile für Personen-, Gepäck- und Güterwagen u. dergl. mehr.

Die Ausgaben für die Beschaffung neuer Ersatzstücke betrugen in den einzelnen Jahren[21]):

	in Mio RM.
1925	139,0
1926	177,1
1927	235,2
1928	149,3
1929	102,5
1930	76,4
1931	55,0
1932	32,0
1933	49,0
1934	76,2

Daraus geht hervor, daß die Beschaffungen in den Jahren 1927 bis 1932 ständig zurückgegangen sind; im Jahre 1932 machten demnach die Ausgaben nicht mehr $^1/_7$ der Ausgaben des Jahres 1927 für die Be-

---

rung auf Schiene und Straße, RB 1935, Sonderheft vom 14. Juli 1935, S. 87 ff.
Der Aufstieg des Reichsbahn-Kraftwagenverkehrs. Die Deutsche Volkswirtschaft, Jahrg. 1935, No. 20.

18) Stroebe-Culemeyer a. a. O., S. 98.

19) Stroebe-Culemeyer a. a. O., S. 98.

20) Vgl. Stahn, G.: Die Grundzüge der Verwaltung sowie des Haushalts- und Finanzwesens der DR, Teilheft II, Breslau 1925.
Ueber die nähere Einteilung vgl.: „Dienstvorschrift für den Einkauf und die Bewirtschaftung der Ersatzstücke für Fahrzeuge", DR, Berlin 1931.

21) Unterlagen des RZE.

schaffung neuer Ersatzstücke aus. Grund für diese außerordentlich starken Schwankungen finden wir in der Beschaffung von verstärkten Schraubenkupplungen und Hülsenpuffern. Die frühere Schraubenkupplung, bei der die Kupplungsspindel nur eine Bruchfestigkeit von 40 t aufwies, war den Betriebsbeanspruchungen durch die erhöhten Zuglasten und Fahrgeschwindigkeiten nicht mehr gewachsen. Im Jahre 1925 wurde eine Kupplung eingeführt, die eine Bruchfestigkeit von mindestens 70 t besitzt. Das Einbauprogramm war zum größten Teil im Jahre 1928 beendet.

Es wurden beschafft[22]):

1925	190 000	Stück
1926	488 000	„
1927	469 000	„
1928	245 000	„
1929	4 000	„
1930	4 000	„
1931	10 000	„
1932	31 000	„

In der Einbauzeit, d. h. bis etwa 1928, wurde ein Betrag von 70 Mio RM für die Beschaffung der verstärkten Schraubenkupplungen aufgewendet. In den kommenden Jahren ist mit einer erhöhten Beschaffung nicht mehr zu rechnen, da die Kupplungen vor allem auch haltbarer geworden sind[23]).

Aus ähnlichen Überlegungen ist auch der Ersatz des Stangenpuffers durch den widerstandsfähigeren Hülsenpuffer eingeleitet worden. Auch hier war das Einbauprogramm in den Jahren 1929/30 beendet; es wurden beschafft[24]):

1924 und früher	181 000	Stück
1925	297 000	„
1926	513 000	„
1927	773 000	„
1928	161 000	„
1929	291 400	„
1930	226 000	„
1931	73 700	„
1932	67 700	„

Einem Anfall von 2,4 Mio schadhaften Stangenpuffern im Jahre 1925 steht heute ein solcher von etwa 400 000 schadhaften Hülsenpuffern gegenüber; von diesen sind aber im Durchschnitt nur etwa 1500 unbrauchbar. Für die Beschaffung der Hülsenpuffer wurden bis zum Jahre 1930 rd. 100 Mio RM ausgegeben.

---

[22]) Statistische Angaben des RZE.

[23]) 1925 betrug der Anfall schadhafter Kupplungen 2,1 Mio Stck. im Jahre 1931 etwa noch 70 000 Stück.

[24]) Statistische Angaben des RZE.

Die Einführung der verstärkten Schraubenkupplungen und der Hülsenpuffer ist auch ein kennzeichnendes Beispiel dafür, welche weitgehenden wirtschaftlichen Wirkungen solche Maßnahmen nach sich ziehen können. Von Seiten der Industrie wurde die neue, erhebliche Arbeits-Gelegenheit s. Z. sehr begrüßt. Die Verbandsbildung machte die Umstellung, u. U. Neugründung von Betrieben möglich; nach Beendigung des Einbauprogrammes trat jedoch ein wirtschaftlicher Rückschlag ein und nur noch wenige Spezialbetriebe konnten zu den Lieferungen herangezogen werden.

Die erhöhte Beschaffung von Ersatzstücken in früheren Jahren ist weiterhin durch verschiedene Sonderprogramme für Verbesserung der Fahrzeuge bedingt. Mehrere Jahre hindurch wurde die Ausrüstung der Güterwagen mit der durchgehenden Bremse vorgenommen. Hinzu kam die Einführung der gußeisernen Stoffbüchsen für die Kolben- und Schieberstangen an Lokomotiven und deren Luft- und Speisepumpen. Die erstmaligen Arbeiten für die Umänderung der Lokomotiven und die Beschaffung der gußeisernen Stoffbüchsen erforderten erhebliche Mittel. Die größere Haltbarkeit der neuen Ersatzstücke verminderte in den letzten Jahren den Verbrauch und ließ dadurch auch die laufende Ersatzbeschaffung zurückgehen. Hierzu kommt die Einführung des Austauschbaus bei Fahrzeugen und die damit verbundene Normung der Ersatzstücke[25]).

20012. Stoffe.

200120. Betriebsstoffe.

Die Betriebsstoffe können wir zunächst in zwei große Gruppen einteilen: a) Kohlen, Koks und Preßkohlen und b) sonstige Betriebsstoffe.

Die Gesamtbeschaffung an Kohlen, Koks und Preßkohlen stellte sich in den einzelnen Jahren auf[26]):

Jahr	Menge: in Mio t.	Wert: in Mio RM.
1927	14,4	283
1928	14,8	292
1929	15,4	316
1930	13,5	275
1931	12,6	236
1932	11,5	197
1933	11,9	200
1934	12,8	213

Der Durchschnittspreis für die Tonne Kohle betrug[27]): 1932 17,10 RM; 1933 16,76 RM; 1934 16,57 RM.

Die Angaben zeigen, daß der Kohlenbezug in den Jahren 1930 bis Ende 1932 erheblich abgenommen hat. Während im Gesamtdurch-

---

[25]) Näheres hierüber vgl. Abschn. 2002, S. 48, und Blaubuch 1934, a. a. O., S. 74.

[26]) Entnommen: Weißbuch 1927—1934 a. a. O.

[27]) Entnommen: Blaubuch 1934 a. a. O., S. 84.

schnitt der tägliche Kohlenbedarf sich bis zum Jahre 1930 noch immer auf rd. 37 000 t stellte, hat er sich im März 1932 auf 28 000 t und im Mai auf 26 150 t täglich ermäßigt. Erst mit dem Einsetzen der erhöhten Verkehrsleistung im Jahre 1933 stieg auch wieder der Kohlenverbrauch; er betrug 1933: im Monatsdurchschnit 983 000 t (32 800 täglich) und 1934: 1 070 000 t (35 670 täglich).

Beschaffung und Verbrauch waren in den einzelnen Jahren aufeinander abgestimmt; die Kohlenvorräte betrugen in den Jahren 1926 bis 1931 im Durchschnitt 1,2 Mio t. Die Vorratshaltung diente im wesentlichen zum Ausgleich der geringen Kohlenbezüge der Industrie und der Haushaltungen in den Sommermonaten. 1932 und 1933 mußte jedoch von dieser Bevorratung aus Gründen des Verkehrsrückganges abgesehen werden[28]). Erst im Jahre 1934 wurde wieder eine zusätzliche Menge Kohlen beschafft und auf Lager genommen[29]).

Der Verbrauch an Kohlen für das Betriebsjahr macht im Durchschnitt 7—9% der gesamten deutschen Steinkohlenförderung aus; mit der Förderung der entsprechenden Kohlenmege sind etwa 30 000 Bergleute beschäftigt[30]). Der gegenüber den Jahren vor 1928 verminderte Verbrauch an Kohlen ist nicht allein auf den bis zum Jahre 1933 anhaltenden Verkehrsrückgang zurückzuführen; auch bei der DR haben Elektrizität aus Braunkohle und Wasserkräften und flüssige Triebstoffe die Steinkohle in den letzten Jahren zurückgedrängt. Der Stromverbrauch zur elektrischen Zugförderung betrug[31]):

1932	520	Mio	kWh
1933	573	„	„
1934	658	„	„

Der Verbrauch an flüssigen Treibstoffen ist in den letzten Jahren ebenfalls gestiegen; am Gesamtenergieverbrauch auf der Schiene ergibt sich für 1934 zwar erst eine Beteiligung von etwa 1/4%[32]), wird aber für 1935 bereits durch den vermehrten Einsatz von Triebwagen[33]) auf 2% geschätzt[34]).

Daneben haben Verbesserungen in der technischen Ausnutzung der Lokomotivkohle den Verbrauch weiterhin vermindert[35]). Vor dem Kriege

[28]) Weißbuch 1932/1933 a. a. O., S. 112 und S. 120.

[29]) Weißbuch 1934 a. a. O., S. 127. Näheres vergl. Abschn. 23110, S. 270.

[30]) Döhne: Kraftwirtschaft und Volkswirtschaft, TuW 1935, H. 1, S. 11.

[31]) Blaubuch 1934 a. a. O., S. 84.

[32]) Eltz-Rübenach a. a. O., S. 677.

[33]) Man hat ausgerechnet, daß bei einem Einsatz von 2 000 Triebwagen von je 400 PS ungefähr jährlich 260 000 t Gasöl verbraucht würden; das bedeutet gleichzeitig einen Ausfall von 1 Mi t Kohlenverbrauch und damit würden etwa 2 500 Bergleute arbeitslos. Vgl. Döhne a. a. O., S. 11.

[34]) Eltz-Rübenach a. a. O., S. 677.

[35]) Nähere Einzelheiten hierzu: Weißbuch a. a. O. für die einzelnen Geschäftsjahre, Ausführungen im Abschn. I, Unterabschnitt 6.
Baumann: Deutsches Verkehrsbuch, S. 298, Berlin 1931.

betrug der Verbrauch, bezogen auf 1 000 Lokomotivkilometer, etwa 14,4 t, 1919 sogar 21,2 t, während in den letzten Jahren der Verbrauch auf etwa 13 t zurückging[36]). Die DR hat in den Wärmewirtschaftsbezirken[37]) besondere Kohlenprüfungsstellen geschaffen, die den Kohlenbeschaffungs- und Verbrauchsstellen beratend an Hand gehen können; daneben wurde durch die Einführung[38]) von Kohlenersparnisprämien und sonstigen Maßnahmen die sparsame Verwendung von Kohlen gefördert.

Die Ausgaben für die Beschaffung sonstiger Betriebsstoffe betrugen[39]):

1925	. . . . .	46,0	Mio RM
1926	. . . . .	35,4	„ „
1927	. . . . .	42,9	„ „
1928	. . . . .	40,2	„ „
1929	. . . . .	43,4	„ „
1930	. . . . .	40,6	„ „
1931	. . . . .	30,8	„ „
1932	. . . . .	26,7	„ „[40])
1933	. . . . .	28,8	„ „[41])
1934	. . . . .	33,9	„ „[42])

Es handelt sich im wesentlichen um die Beschaffung von flüssigen und gasförmigen Brennstoffen, Schmierstoffen, Reinigungs- und Beleuchtungsstoffen, Binde- und Dichtungsstoffen, Chemikalien, Arznei- und

---

Telemann: Die Kohlenbeschaffung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, RB 1926, H. 22, S. 353.
Vogt: Die Brennstoffwirtschaft der Deutschen Reichsbahn, Verkehrstechnik 1926, H. 22, S. 535.

[36]) Blaubuch a. a. O., S. 84. Im einzelnen betrug der Verbrauch, bezogen auf 1 000 Lokomotivkilometer: 1932 12,73 t; 1933 13,24 t; 1934 13,50 t.
Bezogen auf geleistete Betriebsbruttotonnenkilometer ging der Verbrauch durch die stärkere Auslastung der Züge um etwa 4% gegenüber 1933 zurück.
Weißbuch a. a. O., S. 66.

[37]) Es bestehen 10 Wärmewirtschaftsbezirke, die den GDW'en unterstellt sind.
Vgl. Velte: Neuere Ergebnisse der Brennstoffuntersuchungen bei der Deutschen Reichsbahn, ZVMEV 1934, S. 37, S. 642 ff.

[38]) Maßnahmen dieser Art sind: Richtiges Anfahren der Lokomotiven, frühes Abstellen des Dampfes vor den Bahnhöfen, richtige Auslastung der Züge u. dgl. mehr.
Vgl. Kaufmann: Maßnahmen zum Einsparen von Kohlen im Lokomotivbetrieb, ZVMEV 1934, H. 34, S. 597 ff.

[39]) Statistische Angaben des RZE.

[40]) Weißbuch 1932 a. a. O., S. 112.

[41]) Weißbuch 1933 a. a. O., S. 120; rd. 1,6 Mio RM. entfallen auf das Arbeitsbeschaffungsprogramm 1933.

[42]) Weißbuch 1934 a. a. O., S. 127.

Verbandstoffen[43]). Bei der Beschaffung dieser Betriebsstoffe finden wir nur eine verhältnismäßig geringe und kaum der Verkehrsentwicklung entsprechende Änderung in dem Beschaffungsumfang. Der Rückgang in den letzten Jahren erklärt sich nur durch den planmäßigen Abbau der vorhandenen Vorräte.

Die Bestände an „Sonstige Betriebsstoffe" hatten einen Wert von[44]):

1925	28,2	Mio RM
1926	18,5	„ „
1927	15,3	„ „
1928	9,6	„ „
1929	9,3	„ „
1930	7,9	„ „
1931	6,8	„ „
1932	4,8	„ „

Die Schmier- und Treibstoffe nehmen unter den genannten Stoffen den größten Anteil ein; es seien daher einige Ausführungen über die Ölwirtschaft der DR hier eingeschaltet: Für Schmiermittel wurden in den letzten Jahren ausgegeben[45]):

1931	6,0	Mio RM
1932	4,0	„ „[46])
1933	4,6	„ „

Der mengenmäßige Bedarf stellte sich 1932 auf etwa 32 000 t, davon 27 200 t Achsenöl[47]).

Für flüssige Heiz- und Kraftstoffe wurden ausgegeben[48]):

1931	3,9	Mio RM
1932	3,7	„ „[49])
1933	4,7	„ „

Der mengenmäßige Bedarf an Heizölen stellt sich 1932 auf etwa 12 000 t, der an Benzin, Benzol, Gasöl, Monopolin u. dgl. auf etwa

---

[43]) Ueber die weitere Aufteilung vgl. Anlage 4, S. 23 (Abschnitt 2000).

[44]) Statistische Angaben des RZE.

[45]) Wirtschaftsführung und Finanzwesen der Deutschen Reichsbahn a. a. O., S. 52.
Vgl. Weißbuch 1934 a. a. O., S. 44.

[46]) Gegenüber diesem Tiefstand betrugen die Ausgaben für die Beschaffung 1929 rd. 13 Mio RM. Vgl. hierzu Lindermeyer: Das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsbahn und die deutsche Wirtschaft, TuW 1932, H. 3, S. 60.

[47]) Der Schmierstoffverbrauch auf 1 000 Lokomotiveinheitskilometer ist ebenfalls zurückgegangen: 1913 12,3 kg; 1934 9,28 kg.
Vgl. Weißbuch 1934 a. a. O., S. 44.

[48]) Vgl. Abschn. 12, S. 19.

[49]) Dagegen 1929 rd. 6 Mio RM. Vgl. Lindermayer a. a. O., S. 60.

13 000 t. Weiter werden etwa jährlich 16 000 t Petroleum einschließlich Laternenöl und 4 000 t Putzöl beschafft.

Die fortschreitende Einführung des Monopolins, des Spiritus-Benzin-Gemisches sowie des Gasöls und synthetischen Benzins hat zu wesentlichen Verlagerungen im Verbrauch der einzelnen Treibstoffarten geführt. So konnte in den letzten Jahren auf Grund des steigenden Anteils der deutschen Erzeugung der Bedarf an Schmier- und Treibstoffen zum größten Teil im Inland gedeckt werden.

Im Zusammenhang mit den Betriebsstoffen sei noch an dieser Stelle der Bezug von Wasser, Gas, Elektrizität und Wärme erwähnt. Eigene Werke besitzt die DR nur in geringem Umfange, so daß die Ausgaben fast ausschließlich fremden Werken zugute kommen.

Für den Bezug wurden ausgegeben[50]):

1930	69,2	Mio RM
1931	64,9	„ „
1932	58,2	„ „
1933	59,6	„ „
1934	62,4	„ „

Von dem für 1934 ausgegebenen Betrag entfallen auf[51]):

Wasser	12,8	Mio RM
Gas	9,1	„ „
Elektrizität	40,2	„ „
Wärme	0,2	„ „

200121. Oberbau- und Baustoffe.

Die Ausgaben für die Beschaffung der genannten Stoffe betrugen[52]):

1929	rd. 275	Mio RM
1930	rd. 261	„ „
1931	rd. 187	„ „
1932	rd. 143	„ „
1933	rd. 196	„ „
1934	rd. 159	„ „

Die Summe, die für die Beschaffung von Baustoffen aufgewendet wurde, betrug im Durchschnitt jährlich rd. 5 Mio RM. Es handelt sich hierbei nur um den Teil der Baustoffe, der von der DR selbst beschafft wird, wie z. B. 1930 rd. 150 000 t, 1931 rd. 80 000 t Zement; der größte Teil wird von den Unternehmern, denen die Bauvorhaben übertragen werden, mitgeliefert[53]).

Der Oberbau selbst bildet einen der wichtigsten und wertvollsten Bestandteile der zum Betrieb der DR nötigen Anlagen. Er umfaßt bekanntlich die Gleise und Weichen, sowie das Gleisbett, also kurzgesagt,

[50]) Blaubuch 1932—1934 a. a. O., S. 74.
[51]) Statistische Angaben des RZE.
[52]) Weißbuch 1929—1934 a. a. O.
[53]) Ueber die Ausgaben für die Bauausführungen vgl. Anlage 2, S. 19.

den Fahrweg der Eisenbahnen[54]). Daher ist es erklärlich, daß die Beschaffung der Oberbaustoffe neben der Kohle und den Fahrzeugen einen Hauptausgabenposten einnimmt. In normalen Zeiten beträgt der Bedarf an Schienen, Kleineisen, Weichen und Eisenschwellen rd. 800 000 t[55]). Mit den Ausgaben für Holzschwellen, Schotter und Einbaulöhnen nimmt die jährliche Erneuerung des Oberbaus etwa 5% der Betriebsausgaben in Anspruch. Hierzu noch einige Zahlen[56]):

	1932	1933	1934
Unterhaltung des Oberbaus.		in Mio RM	
Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter	rd. 66	rd. 69	rd. 70
Oberbaustoffe	„ 17	„ 17	„ 17
Sonstige Ausgaben	„ 7	„ 10	„ 21
Erneuerung des Oberbaus.			
Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter	rd. 24	rd. 19	rd. 15
Oberbaustoffe	„ 119	„ 170	„ 134
Sonstige Ausgaben	„ 4	„ 19	„ 24

Bei der grundlegenden Einteilung der Oberbaustoffe kommt man zu folgender Unterscheidung:

a. Eiserne Oberbaustoffe
b. Holzschwellen
c. Bettungsstoffe.

Zu a.: Für die eisernen Oberbaustoffe, mit Ausnahme eines Teiles des Kleineisenzeuges, ist der Stahlwerksverband alleiniger Lieferant.

Die Lieferungen an die DR betrugen in den Jahren[57]):

1925 (5/4 Jahre)	829 000 t
1926	952 000 „
1927	1 274 000 „
1928	641 000 „
1929	913 000 „
1930	600 000 „
1931	587 000 „
1932[58])	350 000 „[59])

---

[54]) Müller: Der Oberbau der Reichsbahn in der Nachkriegszeit, RB 1930, H. 38, S. 1005.

[55]) Dorpmüller: Die Reichsbahn als Käufer, RB 1929, H. 13, S. 270. Der Verfasser führt noch weiter aus, daß die Menge von 800 000 auf 1 000 000 t jährlich steigt — entspricht einer Ausgabe von 200 Mio RM — wenn jährlich 1 000 km Gleisumbau als Rückstand aus früheren Jahren nachgeholt werden können.

[56]) Blaubuch a. a. O., S. 76.

[57]) Unterlagen des RZE.

[58]) Ergänzend zusammengestellt auf Grund der Angaben im Weißbuch 1932—1934 a. a. O., S. 113, 121, 127.

[59]) Hiervon entfällt ebenfalls ein großer Teil auf die Arbeitsbeschaffungsprogramme 1932—1934.

1933[58])	560 000 „
1934[58])	400 000 „
1935	330 000 „[60])

In den einzelnen Jahren lassen sich starke Schwankungen feststellen, die ihrerseits ein Beispiel dafür sind, wie die finanziellen Verhältnisse der DR die Oberbauarbeiten und dementsprechend die Abrufe an Oberbaustoffen beeinflußt haben. Zunächst sieht man in den Jahren 1925—1927 ein stetiges Ansteigen der Beschaffungsmengen, da die DR mit besonderem Nachdruck die rückständigen Gleiserneuerungen aus der Kriegszeit und den folgenden Nachkriegsjahren zu fördern suchte. Hinzu kam, daß der Übergang der Ländereisenbahnen auf das Reich und die hieraus sich gewissermaßen zwangsläufig ergebende Notwendigkeit, die sehr mannigfaltigen Oberbauformen dieser Länder zu vereinheitlichen, zu umfangreichen Oberbauarbeiten führte[61]).

In den folgenden Jahren mußten die Abrufmengen erheblich herabgesetzt werden, da die DR auf Grund finanzieller Schwierigkeiten nicht in der Lage war, die erforderlichen Erneuerungsarbeiten am Oberbau durchzuführen. Auch in den Jahren 1933 und 1934 trat eine wesentliche Besserung nicht ein. Der anhaltende Rückgang an Oberbau- und Erneuerungsarbeiten geht aus nachstehenden Angaben hervor[62]):

Länge der Gleiserneuerungen

1925	2 877	km	1930	3 101	km
1926	4 043	„	1931	1 830	„
1927	4 136	„	1932	1 538	„
1928	3 195	„	1933	2 646	„
1929	3 383	„	1934	1 545	„

Zahl der erneuerten Weicheneinheiten

1925	9 811	Stück	1930	12 687	Stück
1926	12 688	„	1931	9 281	„
1927	12 336	„	1932	5 506	„
1928	13 012	„	1933	6 387	„
1929	10 056	„	1934	7 121	„

Entscheidend für den Rückgang der Beschaffungen ist weiterhin, daß die DR aus früheren Jahren noch erhebliche Vorräte besitzt, die wegen Mangel an Mitteln noch nicht zum Einbau kommen konnten. Der Wert der Vorräte betrug am Anfang der Jahre[63]):

1927	161,0	Mio	RM
1928	162,4	„	„
1929	162,7	„	„
1930	186,4	„	„

---

[60]) Geschätzt auf Grund der Mitteilungen der DR und des Stahlwerksverbandes. Vgl. hierzu auch Abschn. 23110, S. 270.

[61]) Kurth: Der Eisenbahnoberbau. Das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, Aug. 1926, Kap. VI, S. 101.

[62]) Blaubuch a. a. O., S. 52.

[63]) Statistische Angaben des ZRE.

1931	152,1	Mio RM
1932	140,2	„ „
1933	130,0	„ „

Daraus erklärt sich auch, daß in den letzten Jahren der mengenmäßige Verbrauch auf Grund des allmählichen Abbaus der Vorräte über der mengenmäßigen Beschaffung liegt. Es wurden verbraucht[64]):

	1934	1933	1932	1931
			in t	
Schienen	185 203	286 324	178 212	214 718
Kleineisen	101 100	119 672	78 285	99 886
Weichen	59 578	54 608	51 796	83 590
Bahnschwellen . . .	103 601	139 163	89 485	112 504
Weichenschwellen . .	34 184	25 361	19 276	29 097
	483 666	625 128	417 054	539 795

Die monatlichen Abrufmengen an eisernen Oberbaustoffen betragen z. Zt. 15 000 t[65]).

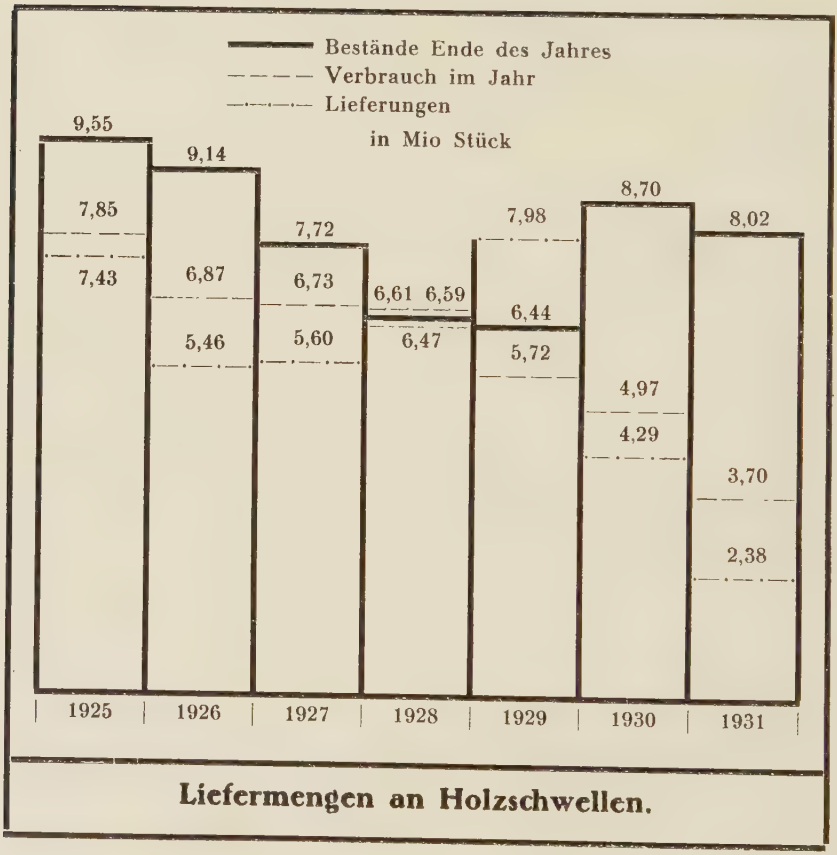
Zu b.: Die Holzschwellen werden in Weich- und Hartholz-Schwellen eingeteilt. Ein festes Anteilverhältnis in der Verwendung besteht bei den Holzarten nicht (im Durchschnitt etwa 2:1); ebenso wenig besteht ein festes Verhältnis in der Verwendung von Holzschwellen zu den Eisenschwellen. Vom Preisstandpunkt aus betrachtet, liegt das Verwendungsgebiet der Eisen- und Holzschwellen in der Nähe der Erzeugungsstellen; hinzu kommt, daß in bestimmten Industriegebieten, wie z. B. im Ruhrgebiet und in Gebieten der chemischen Industrie, Eisenschwellen wegen Rostgefahr nicht verwendet werden können und wiederum in waldreichen Gegenden Deutschlands infolge Auftretens holzzerstörender Pilze die Eisenschwelle eingesetzt werden muß. Technische Verbesserungen an Holz- und Eisenschwellen haben im Laufe der Jahre das Verwendungsverhältnis schwanken lassen; heute kann man wohl sagen, daß sich Holzschwellen und Eisenschwellen in Bezug auf Haltbarkeit gleichkommen. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang, daß der Bezug von Kiefern- und Eichenschwellen aus dem Ausland im Jahre 1930 eingestellt wurde.

Die folgende Darstellung[66]) (Anlage 6 S. 38) zeigt, wie sich Verbrauch, Bestand und Beschaffung in den vergangenen Jahren aufeinander eingestellt haben. Ergänzend hierzu der Verbrauch der letzten Jahre[67]):

---

[64]) Blaubuch 1934 a. a. O., S. 52.
[65]) Ab 1. September 1935. Vgl. auch Abschn. 23110, S. 270.
[66]) Nur Bahnschwellen.
[67]) Blaubuch 1934 a. a. O., S. 52.
Angaben über Beschaffung und Bestand für die entsprechenden Jahre konnten infolge Fehlens statistischen Materials nicht gemacht werden.

	1934	1933	1932
		in Mio Stück	
Bahnschwellen	3,36	3,92	2,77
Weichenschwellen	0,55	0,52	0,51
Zusammen:	3,91	4,44	3,28



Liefermengen an Holzschwellen.

Anlage 6.

Aus der Darstellung (Anlage 6, oben) geht u. a. nur die Beschaffung an Bahnschwellen hervor; die entsprechenden Zahlen für Weichenschwellen betrugen[68]):

[68]) Statistische Angaben des RZE.

1925	347 000	m
1926	578 000	„
1927	604 000	„
1928	863 000	„
1929	1 955 000	„
1930	497 000	„
1931	228 000	„

Für die Beschaffung der Bahn- und Weichenschwellen einschl. des sonstigen Bau- und Nutzholzes[69]) wurden in den einzelnen Jahren aufgewendet[70]):

1926	52,0	Mio	RM
1927	58,0	„	„
1928	65,0	„	„
1929	58,9	„	„
1930	47,5	„	„
1931	37,3	„	„
1932	29,8	„	„
1933	38,6	„	„

Die zahlenmäßigen Angaben zeigen zunächst deutlich, daß sich die Beschaffungsmenge bis zum Jahre 1929 stetig nach oben bewegt. Hierfür waren bis zum Jahre 1927 die schon bei den eisernen Oberbaustoffen erwähnten Gründe bestimmend; die Auswirkung bis zum Jahre 1929 ist dadurch bedingt, daß die Holzschwellen durch die erforderliche Trocknung, Tränkung und Herrichtung 1—1½ Jahre vor ihrer Verwendung beschafft werden müssen. Die Bestände müssen daher in den einzelnen Jahren so hochgehalten werden, daß sie für ein normales Erneuerungsprogramm[71]) zur Verfügung stehen.

In den Jahren 1930 und 1931 ging die Beschaffungs- und gleichzeitig auch die Verbrauchsmenge erheblich zurück; beide lagen unter dem Normalbedarf (vgl. Ausführungen in der Fußn. 71). Die Lagerbestände in diesen Jahren waren daher übernormal. So kam es, daß in den Jahren 1932 und 1933 die Beschaffung an Holzschwellen im wesentlichen dazu diente, dem notleidenden Waldbesitz eine gewisse zusätzliche Absatzmöglichkeit und den Schwellenerzeugern Arbeitsmöglichkeit zu schaffen[72]).

Zu c.: Bei den Bettungsstoffen — Kies und Steinschlag — ergibt sich eine gewisse Gleichmäßigkeit hinsichtlich der mengenmäßigen Be-

[69]) Die Ausgaben hierfür betragen jährlich etwa 8—10 Mio RM. Vgl. auch Abschn. 200123, S. 41 ff.

[70]) Vgl. Abschn. 12, Anlage 2, S. 19.

[71]) Die normale Erneuerung beträgt bei 28-jähriger Liegedauer der Holzschwellen etwa 3 800 000 Stück; hinzu kommen jährlich etwa 1 000 000 Stück für vorzeitige Auswechslung und sonstige Bedarfszwecke.

[72]) Weißbuch 1932 und 1933 a. a. O., S. 113 und 121. Den Angaben entsprechend, wurde im Jahre 1932 die Beschaffungsmenge gegenüber 1933 verdoppelt, 1933 war sie etwas kleiner als 1932.

schaffung in den einzelnen Jahren, wie die folgende Zusammenstellung zeigt[73]):

Jahr:	in Mio RM
1925	7,26
1926	7,94
1927	8,69
1928	7,45
1929	7,88
1930	6,72
1931	5,40
1932	5,90
1933	7,00[74])
1934	6,50[75])

„Es besteht immer ein gewisser gleichmäßiger Bedarf, weil eine einwandfreie Bettung die Vorbedingung für eine gute Gleisanlage sowie für eine möglichst lange Lebensdauer des Oberbaues ist, sodaß mithin an der Bettung immer am letzten gespart wird"[76]).

Für die Beschaffung[77]) wurden in den einzelnen Jahren aufgewendet[78]):

1926	45,0 Mio RM	1930	41,6 Mio RM
1927	45,0 „ „	1931	37,3 „ „
1928	35,0 „ „	1932	29,8 „ „
1929	39,7 „ „	1933	38,6 „ „

Der Verbrauch an Bettungsstoffen betrug[79]):

1931	rd. 5,0 Mio m³
1932	rd. 5,2 „ „
1933	rd. 7,2 „ „
1934	rd. 5,8 „ „

200122. Stoffe für elektrische Anlagen[80]).

Im einzelnen fallen hierunter: Leitungstoffe[81]) blank und isoliert, Isolierbandstoffe, Isolierkörper, Sicherungen, Schalter, Telegraphenstangen einschl. Befestigungsstoffe, Beleuchtungseinrichtungen (aus-

---

[73]) Statistische Angaben des RZE für die Jahre 1925—1932.
[74]) Weißbuch 1933 a. a. O., S. 122.
[75]) Weißbuch a. a. O., S. 128 (1934).
[76]) Hammer: Die Deutsche Reichsbahn als Auftragsgeberin der deutschen Wirtschaft a. a. O., S. 97.
[77]) Einschl. der Beschaffung von sonstigen Erden und Mineralien, wie Glas, Schamottesteine, u. dergl. m. Die Ausgaben hierfür betragen rd. 3 Mio RM. jährlich.
[78]) Vgl. Abschnitt 12, Anlage 2.
[79]) Blaubuch 1933 und 1934 a. a. O., S. 52.
[80]) Sowohl für Schwach- als auch für Starkstrom.
[81]) Hierzu noch einige Angaben, die in diesem Zusammenhang von Interesse sein dürften: Es waren am 31. Dezember 1934 vorhanden: (Vgl. Blaubuch 1934 a. a. O.)

schließlich Glühlampen) und dgl. m.[82]). Die Ausgaben für die Beschaffung in den einzelnen Jahren betrugen[83]):

1930	. . . . .	8,3	Mio RM
1931	. . . . .	5,7	„ „
1932	. . . . .	4,5	„ „
1933	. . . . .	7,3	„ „
1934	. . . . .	7,5	„ „

Der Rückgang der Ausgaben in den Jahren 1930—1932 ist auf den planmäßigen Abbau der Lagervorräte zurückzuführen. Im Jahre 1932 betrug der wertmäßige Bestand 40% des Bestandes im Jahre 1926[84]). Hierzu im einzelnen noch folgende Zahlen[85]):

Wert der Vorräte am Anfang der Jahre:

1926	. . .	6,1	Mio RM	1930	. . .	6,0	Mio RM
1927	. . .	6,8	„ „	1931	. . .	4,9	„ „
1928	. . .	5,9	„ „	1932	. . .	3,2	„ „
1929	. . .	6,3	„ „	1933	. . .	2,7	„ „

200123. Werkstoffe[86]).

Bei den Werkstoffen handelt es sich im einzelnen um folgende Stoffe[87]):

a. Stahl- und Eisenwaren
b. Nichteisenmetalle
c. Holz
d. Erden und mineralische Erzeugnisse
e. Gummi-, Verpackungs- und Dichtungsstoffe
f. Leder-, Web- und Seilerwaren
g. Anstrich-, Beiz-, Leim- und Kittstoffe.

Die Ausgaben für die jährliche Beschaffung der gesamten Werkstoffe betrugen[88]):

1925	. . .	151,5	Mio RM	1930	. . .	55,8	Mio RM
1926	. . .	98,0	„ „	1931	. . .	40,0	„ „[89])
1927	. . .	117,0	„ „	1932	. . .	40,5	„ „
1928	. . .	97,1	„ „	1933	. . .	53,5	„ „[90])
1929	. . .	76,0	„ „	1934	. . .	75,4	„ „[91])

rd. 14 000 km einfache Fernsprechleitungen,
rd. 266 000 „ doppelte Fernsprechleitungen,
rd. 175 000 „ einfache Telegraphenfreileitungen,
rd. 9 661 „ doppelte Telegraphenfreileitungen und
rd. 366 000 „ Kabel.

82) Näheres hierzu vgl.: Verzeichnis der Stoffe für elektrische Anlagen, DRG, Berlin 1932.
83) Weißbuch 1930—1934 a. a. O.
84) Ende des Jahres 1926: 6,8 Mio RM. Vgl. weiter unten.
85) Statistische Angaben des RZE.
86) Vgl. hierzu auch Anlage 4, S. 23.
87) Vgl. Verzeichnis der Werkstoffe. DR, Berlin 1933.
88) Statistische Angaben des RZE.
89) Vgl. Weißbuch 1932 a. a. O., S. 112.
90) Vgl. Weißbuch 1933 a. a. O., S. 121. Auf das Arbeitsbeschaffungsprogramm entfielen 13,8 Mio RM.
91) Vgl. Weißbuch 1924 a. a. O., S. 126. Ein wesentlicher Teil entfiel auf das Arbeitsbeschaffungsprogramm.

Auch hier zeigt sich, ähnlich wie bei den Stoffen für elektrische Anlagen, ein starker Rückgang in den Jahren 1925—1932; Einschränkungen in den Betriebsausgaben infolge der ständigen Verkehrsabnahme und ein planmäßiger Abbau der übernormalen Vorräte trugen hierzu wesentlich bei. Der Wert der Betriebsvorräte betrug am Anfang der Jahre[92]):

1925	135,6 Mio RM	1930	55,4 Mio RM
1926	107,6 „ „	1931	41,6 „ „
1927	87,5 „ „	1932	24,9 „ „
1928	89,0 „ „	1933	rd. 20,0 „ „
1929	58,9 „ „		

Im einzelnen sei zu den Werkstoffen noch folgendes ausgeführt:

Zu a.: Die Ausgaben für die Beschaffung von Stahl- und Eisenwaren betrugen[93]):

	1930 in RM	1931
Radreifen[94])	9,6 Mio	7,5 Mio
Stab- und Formeisen, Eisenbleche[95]), Drähte, Nieten, Schrauben u. dgl.	16,60 „	10,75 „
Bremsklötze, Roststäbe[96]), Kolbenringe	8,9 „	5,7 „
Heiz- und Rauchrohre[97]), sonstige Rohre	4,15 „	3,30 „
Feder- und Werkzeugstahl[98])	1,26 „	0,93 „

92) Statistische Angaben des RZE.

93) Hammer a. a. O., S. 102.

94) Der mengenmäßige Jahresverbrauch beträgt rd. 100 000 Stck. Vgl. Lindermayer: Das Materialbeschaffungswesen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, in „Jahrbuch für Eisenbahnwesen", Berlin 1927, S. 530.

95) Der Jahresverbrauch an Walzeisenerzeugnissen beträgt etwa: (vgl. Lindermayer a. a. O., S. 528)

18 000 t Formeisen	2 000 t Mittelbleche
25 000 t Stabeisen	3 000 t Feinbleche
3 000 t Grobbleche	3 000 t Kesselbleche

An Nieten und Schrauben werden jährlich verbraucht: 2 500 t Nieten für Eisen- und Kesselbleche, 2 000 000 Stück Bolzen, 250 t Drahtstifte, 15 000 000 Stück Muttern, 19 000 000 Stück Schrauben, 50 000 000 Stück Splinte.

96) Der Jahresverbrauch beträgt: 6 000 t Bremsklötze, 400 t Kolbenringgußeisen und 1 200 t Roststäbe. (Vgl. Lindermayer a. a. O., S. 530).

97) Der Jahresverbrauch beträgt: 3 000 000 m Heizrohre, 250 000 m nahtlose Eisenrohre, 50 000 m Büchsenrohre, 300 000 m Gasrohre. (Vgl. Lindermayer a. a. O., S. 529).

98) Der Jahresverbrauch beträgt: 1 500 t Federstahl, 300 t Kolbenstangenstahl, 300 t Werkzeugstahl. (Vgl. Lindermayer a. a. O., S. 530).

Für die Stahl- und Eisenwaren wurden insgesamt 1930 42 Mio RM ausgegeben[99]).

Zu b.: Für Nichteisenmetalle, wie Kupfer, Kupferlegierungen, Blei, Zinn, Zink, u. dgl. m.[100]) wurden aufgewendet[101]):

1926	55,0 Mio RM		1930	62,0 Mio RM[102])		
1927	62,0 „ „		1931	37,0 „ „ [103])		
1928	52,0 „ „		1932	17,6 „ „		
1929	52,0 „ „		1933	18,2 „ „		

Der Bedarf an Kupfer und Rotguß ist in den letzten Jahren wesentlich zurückgegangen[104]), da die Erneuerungsprogramme, die durch die Ersatzwirtschaft in den Kriegsjahren notwendig waren, heute als abgewickelt angesehen werden können. Hinzu kommt, daß durch die planmäßige Metallbewirtschaftung[105]) — Einführung von Bahnmetallen und sonstigen zinnsparenden Legierungen — die Gesamtausgaben für Metalle erheblich verringert werden konnten. Kupfer kommt namentlich noch für Feuerbüchsen und Stehbolzen der Lokomotiven in Frage, Rotguß dient zur Herstellung von Armaturteilen und zu Lagerausgüssen. Der Rotgußinhalt der Fahrzeuge beläuft sich auf etwa 40 000 t[106]).

Zu c.: Für die Beschaffung von Werkholz wurden ausgegeben[107]):

	1930	1931
Weichholz	10,60 Mio RM	6,85 Mio RM
Hartholz	1,70 „ „	1,31 „ „
Edelhölzer	0,06 „ „	0,04 „ „
Sonstige Holzwaren	0,64 „ „	0,42 „ „

---

[99]) Die entsprechenden Zahlen für 1932—1934 konnten infolge Fehlens statistischen Materials nicht gebracht werden.

[100]) Vgl. Verzeichnis der Werkstoffe a. a. O., S. 4.

[101]) Vgl. Anlage 2, S. 19.

[102]) Hiervon: 4,65 Mio RM für Kupfer,
4,80 „ „ „ Rotguß und
7,80 „ „ „ Weißmetalle.

[103]) Hiervon: 3,0 Mio RM für Kupfer,
3,3 „ „ „ Rotguß und
4,8 „ „ „ Weißmetalle.

[104]) Hinzu kommt auch hier der planmäßige Abbau der Betriebsvorräte. Die Bestände an Kupfererzeugnissen der DR (ausschl. der früheren Gruppenverwaltung Bayern) betrugen:*)

1925**)	21 193 t	1929	7 000 t
1926	17 554 t	1930	4 080 t***)
1927	13 506 t	1931	3 142 t
1928	9 580 t	1932	3 200 t

*) Statistische Angaben des RZE.
**) Jeweils am Anfang des Jahres.
***) Ab 1. Januar 1930 einschl. Rohkupfer und Kupferdraht für Fernmeldezwecke.

[105]) Näheres hierzu vgl. Abschn. 232, S. 291.

[106]) Hammer a. a. O., S. 105.

[107]) Vgl. auch Abschn. 200123, S. 41. (Anm. in Fußn. 69).

Für die Vorratswirtschaft besaß früher das Holz deshalb besondere Bedeutung, weil es mit Rücksicht auf die lange Zeit, die es zu seiner natürlichen Trocknung benötigt, erst jahrelang bis zur Verwendungsfähigkeit lagern mußte. Der Umschlag an Holz hat daher in früheren Jahren weniger als 50% des Vorrates betragen. Durch die Einführung von Holzsammellagern für größere Bezirke und Ausrüstung dieser Lager ist es gelungen, den Wert der Bestände wesentlich herabzusetzen und die Umsatzziffer zu steigern[108]).

Zu d.: Bei den Erden und mineralischen Erzeugnissen — Schamottsteine, Fließen, Glas, Gips — werden jährlich für die Beschaffung rd. 3 Mio RM ausgegeben[109]), davon z. B. für Glas: 1931 1,7 Mio RM, 1930 1,4 Mio RM.

Zu e. und f.: Für die Beschaffung von Gummi und Gummiwaren sowie Leder und Lederwaren wurden aufgewendet[110]).

1926	. .	8,0	Mio RM	1930	. .	9,1	Mio RM	[111])
1927	. .	10,0	„ „	1931	. .	4,1	„ „	[112])
1928	. .	10,0	„ „	1932	. .	2,9	„ „	
1929	. .	19,0	„ „	1933	. .	4,0	„ „	

Die entsprechenden Ausgaben für Wirk-, Web- und Seilerwaren sowie Putzwolle betrugen[113]):

1926	. .	9,0	Mio RM	1930	. .	14,3	Mio RM	[114])
1927	. .	12,0	„ „	1931	. .	7,1	„ „	[115])
1928	. .	12,0	„ „	1932	. .	4,1	„ „	
1929	. .	13,0	„ „	1933	. .	5,3	„ „	

---

[108]) Hammer a. a. O., S. 108.

[109]) Vgl. auch hierzu Abschn. 200122, S. 40. (Fußn. 77).

[110]) Vgl. Anlage 2, S. 19.

[111]) Davon für Gummi und Gummiwaren 5,39 Mio RM, für Lederwaren 0,71 Mio RM, für Schmierpolster 0,36 Mio RM.

[112]) Davon für Gummi und Gummiwaren 3,6 Mio RM, für Lederwaren 0,52 Mio RM, für Schmierpolster 0,24 Mio RM.

[113]) Vgl. Anlage 2, S. 19.

[114]) Davon wurden für Wand- und Fußbodenbelag der Personenwagen 0,92 Mio RM ausgegeben. Für die Beschaffung der Wagendachdecken, sog. Bitumendecken, die als ganze angepaßte Stücke lose auf die Dächer aufgebracht und nur an den Rändern befestigt werden, wurden 2,97 Mio RM aufgewendet. Die Gewährleistung für diese Dachdecken beträgt 20 Jahre. Der Ersatz ist daher äußerst gering; hinzu kommt, daß der größte Teil der Fahrzeuge mit solchen Decken ausgerüstet ist. Der Bedarf wird daher für die kommenden Jahre sehr gering sein.

[115]) Davon für Wand- und Fußbodenbelag 0,68 Mio RM; für die erwähnten Bitumendachdecken 1,95 Mio RM. (Vgl. hierzu Anm. in Fußn. 114).

Erwähnt seien in diesem Zusammenhang die Ausgaben für die „Bahneigne Dienst- und Schutzkleidung“[116]).

Sie betrugen[117]):

1926	5,0 Mio RM	1929	6,0 Mio RM
1927	6,0 „ „	1930	6,4 „ „
1928	6,0 „ „	1931	4,2 „ „

Hierzu die Ausgaben für die Jahre[118])

1932	3,1 Mio RM	
1933	5,0 „ „	[119])
1934	7,0 „ „	

Zu g.: Die Ausgaben für die Beschaffung[120]) von Farben und Zusätzen betrugen[121]):

1926	23,00 Mio RM	1930	7,12 Mio RM
1927	15,00 „ „	1931	4,90 „ „
1928	15,00 „ „	1932	3,90 „ „
1929	14,20 „ „	1933	4,50 „ „

200124. Drucksachen, Schreib- und Zeichenstoffe und Sonstiges.

Für Drucksachen, Schreib- und Zeichenstoffe[122]) wurden in den einzelnen Jahren ausgegeben[123]):

1926	18,0 Mio RM	1931	19,2 Mio RM
1927	20,0 „ „	1932	15,0 „ „
1928	20,0 „ „	1933	13,7 „ „
1929	20,4 „ „	1934	16,9 „ „ [124])
1930	20,0 „ „		

---

[116]) Die DR besitzt besondere Kleiderkassen; sie leistet für jedes Kleiderkassenmitglied (Ende 1934 rd. 170 000) einen Zuschuß zu den Kosten der Dienstkleidung, der 1934 14,40 RM betrug (Jahresbetrag).

[117]) Vgl. Anlage 2, S. 19.

[118]) Blaubuch 1934 a. a. O., S. 74.

[119]) Die Erhöhung ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß einige Gruppen von Reichsbahnbediensteten (Lastkraftwagenpersonal des öffentlichen Güterverkehrs, Beamtenanwärter der volldienstkleidungspflichtigen Beamtenklasse) im Laufe des Geschäftsjahres erneut zum Tragen voller Dienstkleidung verpflichtet wurden). Vgl. Weißbuch a. a. O., S. 104.

[120]) Die Anstrichmittel für ortsfeste Anlagen, wie Brücken und Hochbauten, werden teils von der DR beigestellt, teils von den Unternehmern, welchen die Bauausführungen übertragen werden, mitgeliefert.

[121]) Vgl. Anlage 2, S. 19.

[122]) Getrennte Angaben konnten nicht gemacht werden, da die Verbuchung der Ausgaben zusammen auf einem Wirtschaftstitel der Betriebsrechnung erfolgt.

[123]) Vgl. Anlage 2, S. 19.

[124]) Blaubuch 1934 a. a. O., S. 74.

Im Jahre 1931 verteilte sich der Betrag von 19,2 Mio RM schätzungsweise auf Drucksachen mit 14 Mio RM, auf Schreib- und Zeichenstoffe mit 2,1 Mio RM und auf Zeitungen, Zeitschriften und Bücher mit 3,1 Mio RM.

20013. Geräte, Werkzeuge und Maschinen.

Es handelt sich hierbei um die zahlreichen Ausstattungsgegenstände für den Verwaltungs-, Betriebs- und Verkehrsdienst. Die Geräte kann man einteilen in: Geräte für den Verwaltungs-, Stations- und Abfertigungsdienst, für die Bahnüberwachung und den Sicherungsdienst, für die Bahnunterhaltung und den Zugbeförderungsdienst sowie für den Werkstättendienst[125]).

Unter die Geräte fallen auch die Büromaschinen[126]). 1931 wurden von der DR verwendet:

7000 Schreibmaschinen, davon über 40 m. elektr. Antrieb
900 Vervielfältiger, „ „ 60 „ „ „
1400 Addiermaschinen, „ „ 700 „ „ „
3000 Rechenmaschinen, „ „ 600 „ „ „
350 rechnende Schreibmaschinen fast ausschl. m. elektr. Antrieb.
150 Zählkassen (Registrierkassen), davon über 70 m. elektr. Antrieb.
300 Adressiermaschinen, davon über 200 Adrema-Einzeldrucker m. Handantrieb.

Für das Lochkartenverfahren waren mietweise Ende 1934 vorhanden: 104 Tabelliermaschinen, 118 Sortiermaschinen 885 Lochmaschinen und 122 Lochprüfmaschinen. 1934 wurden rd. 140 Mio Lochkarten verarbeitet.

An Betriebs- und Verkehrsgeräten wurden Ende 1934 gezählt[127]):

Fernsprecher aller Art	186 112	Stck.
Vermittlungsschränke für Handbetrieb . .	6 556	Stck.
Selbstanschlußanlagen	422	Stck.
Telegrafenanlagen aller Art	25 559	Stck.

---

[125]) Für die Geräte gibt die DR folgende Definition: „Geräte sind in der Regel ortsbewegliche, d. h. von der Umgebung ohne weiteres trennbare Gegenstände, die für bestimmte Zwecke zur Benutzung vorgehalten werden".
Über die weitere Einteilung vgl.: Verzeichnis der Geräte. DR Berlin 1935.

[126]) Vgl.: Verzeichnis der Geräte a. a. O., S. 50/51.

[127]) Blaubuch 1934 a. a. O., S. 51.

Davon:	Morseapparate . . .	25 348 Stck.
	Hughesapparate . . .	156 Stck.
	Springschreiber . . .	44 Stck.
	Ferndrucker . . .	11 Stck.

Bei den Werkzeugen finden wir u. a.: Abrichtwerkzeuge, Schleif- und Polierwerkzeuge, Anfaß- und Spannwerkzeuge, Bohr- und Senkwerkzeuge, Dreh- und Hobelwerkzeuge für Holzbearbeitung u. dgl. m.[128]).

Bei den Maschinen und maschinenartigen Anlagen handelt es sich u. a. um: Kraftanlagen und elektrische Maschinen, Form- und Gießmaschinen, Hämmer- und Walzmaschinen u. dgl. m.[129]).

Für die Beschaffung der Geräte, Werkzeuge und Maschinen wurden ausgegeben[130]): Elektrische Anlagen, Maschinen und Apparate:

1926	4,5 Mio RM	1930	10,6 Mio RM
1927	60,0 „ „	1931	13,6 „ „
1928	19,0 „ „	1932	7,0 „ „
1929	14,0 „ „	1933	12,7 „ „

Sonstige Maschinen und Apparate:

1926	24,0 Mio RM	1930	13,0 Mio RM
1927	26,0 „ „	1931	11,8 „ „
1928	19,0 „ „	1932	11,9 „ „
1929	15,0 „ „	1933	17,3 „ „

[128]) Näheres über die Einteilung vgl.: Verzeichnis der Werkzeuge. DR, Berlin 1934.
Die Definition für Werkzeuge lautet: „Werkzeuge sind Gegenstände, mit deren Hilfe Stoffe oder Werkstücke durch Be- oder Verarbeiten eine andere Form erhalten oder die zum Anfassen, Festspannen, Anzeichnen oder Kennzeichnen dienen. Hierbei ist es gleichgültig, ob die Werkzeuge an einer bestimmten Maschine oder an einer Reihe von Maschinen verwendet werden, ob sie von Hand (gewöhnliche Werkzeuge) oder durch irgendwelche Energieträger (Kraftbetriebene Werkzeuge) betätigt werden".

[129]) Näheres über die Einteilung vgl.: Verzeichnis der Maschinen und der maschinenartigen Anlagen. DR, Berlin 1935. Die Definitionen für Maschinen und maschinenartige Anlagen lauten: „Maschinen sind solche Anlagen, die kraftbetrieben arbeitsleistend oder energieerzeugend verwendet werden. Die Maschinen sind ortsfest, d. h. sie sind durch Verankerung mit dem Grund und Boden fest verbunden oder werden nur ausnahmsweise an eine andere Verwendungsstelle geschafft. Maschinenartige Anlagen sind bewegliche, größere oder schwerere Gegenstände mit Kraftantrieb, die für bestimmte Zwecke zur Benutzung vorgehalten werden und ihrer Bauart oder Verwendung nach wie Maschinen benutzt werden".

[130]) Vgl. Anlage 2, S. 19. Getrennte Angaben konnten nicht gemacht werden. Sowohl die verschiedenen Geschäftsberichte (Weiß- und Blaubuch) als auch „Die Statistik der Eisenbahnen im Deutschen Reich" enthalten keine entsprechenden Aufzeichnungen. Das statistische und sonstige Material der HV und des RZE der DR, welches dem Verfasser zur Verfügung stand, war ebenfalls in dieser Beziehung unzureichend.

Werkzeuge und Geräte:

1926	8,0 Mio RM	1930	28,5 Mio RM
1927	32,0 „ „	1931	23,1 „ „
1928	26,0 „ „	1932	14,8 „ „
1929	26,0 „ „	1933	16,5 „ „

2002. Die wirtschaftliche und technische Rationalisierung im Beschaffungswesen.

20020. Grundsätzliches zu den einzelnen Beschaffungsobjekten.

Die Rationalisierung[1]) als oekonomisches und technisches Mittel zur Hebung der Wirtschaftlichkeit ist auch für das Beschaffungswesen der DR mit dem Weiterschreiten der wirtschaftlichen Entwicklung zum obersten und maßgebenden Grundsatz geworden. Es handelt sich hierbei um organisatorische und verfahrenstechnische Einzelmaßnahmen, welche in die Richtung weiterer Kostenersparnis führen, wobei unter Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten die oekonomisch wirksamsten Methoden der Arbeiten anzuwenden sind[2]). Die Rationalisierung spielt im Eisenbahnwesen eine erhebliche Rolle. „Unter Rationalisierung im Eisenbahnwesen — wirkungsvollster Betriebswirtschaft — versteht man diejenige und dauernde Tätigkeit der leitenden Betriebsbeamten, die darauf hinarbeitet, durch Beseitigung jeder Leerlaufarbeit unter richtiger Abstimmung der drei Forderungen der Betriebssicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit die besten und billigsten Betriebsleistungen zu erzielen, um der Volkswirtschaft eines Landes durch niedrige Tarife den Wettbewerb auf dem Weltmarkt zu ermöglichen. Rationalisierung ist nicht Sparsamkeit oder Wirtschaftlichkeit schlechtweg, sondern eine hauptsächlich auf der zeitgemäßen Umwandlung der Arbeitsweisen beruhende Wirtschaftlichkeit, die gerade die erforderliche Leistungsfähigkeit bei guter Betriebssicherheit gewährleistet“[3]).

Einer der Wege, auf denen die Rationalisierung von der DR besonders nachdrücklich in Angriff genommen wurde — und damit kommen wir zu dem Ausgangspunkt unserer Betrachtungen wieder zurück — ist die Normalisierung[4]) und Typisierung[5]) der einzelnen Beschaffungs-

---

[1]) In Anlehnung an die Definition des Reichskuratoriums für Wirtschaftlichkeit verstehen wir allgemein unter Rationalisierung die Erfassung und Anwendung aller Mittel, die Technik und planmäßige Ordnung zur Hebung der Wirtschaftlichkeit bieten. Handbuch der Rationalisierung. RKW, 3. Aufl., Berlin—Wien 1932.

[2]) Schmidt, F.: Kalkulation und Preispolitik. 1. Aufl., Berlin—Wien 1930, S. 112.

[3]) Heinrich: Eisenbahnbetriebslehre, 4. Aufl. Berlin 1933, S. 684.

[4]) In Anlehnung an die Definition des Deutschen Normenausschusses und des Reichskuratoriums für Wirtschaftlichkeit verstehen wir unter Normalisierung die Vereinheitlichung der Form von Einzelteilen zugunsten einer höheren Stückzahl. Sie ermöglicht Massenfabrikation, besonders, wenn nicht nur Einzelteile desselben Stückes,

objekte. Man begann schon bei der Übernahme der ersten Eisenbahnen in den Besitz des Staates, wenn wir hier von der Vereinheitlichung der Spur und sonstigen Eisenbahngrundnormen absehen, mit der Normalisierung der Wagen und sonstigen maschinellen Einrichtungen. Auf Anregung der damaligen Fahrzeugbauanstalten, die nach den verschiedensten Zeichnungen zu arbeiten hatten, wurde schon 1871 mit der Aufstellung von Normalien begonnen. Einheitliche Wagenachsen, einheitliches Radreifenprofil für Wagen, einheitliche Durchmesser der Wagenränder, einheitliche Puffer, einheitliche Abmessung für Federstahl, für eiserne Untergestelle der Güterwagen u. dgl. waren das Ergebnis der ersten Arbeiten[6]). In erhöhtem Maße hat sich hierbei die frühere preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung durch besondere Arbeitsausschüsse für Lokomotiv-, Personenwagen- und Güterwagenbau sowie für Stoffe, Geräte usw. beteiligt. Die Ergebnisse der Beratungen in diesen Ausschüssen wurden in besonderen Vorschriften und Musterblättern (Normalentwürfe) festgelegt[7]). Da aber im übrigen die einzelnen Staatseisenbahnen ihre eigenen Wege gingen und sie nur an die gesetzlichen Vorschriften und internationalen Abkommen gebunden waren[8]), konnte von einer einheitlichen Normalisierung und Typisierung für den Eisenbahnbetrieb in Deutschland und Europa nicht gesprochen werden. Der erste größere Fortschritt für sämtliche deutsche Staatseisenbahnen wurde erst mit der Gründung des Staatsbahnwagenverbandes im Jahre 1910 gemacht; denn nun beschafften die in diesem Verbande vereinigten Staatseisenbahnen ihre sämtlichen Güterwagen nach einheitlichen Zeichnungen. Im Laufe des Krieges, als die Eisenbahnen zu einem wichtigen Mittel der Kriegsführung wurden, zeigte sich, wie nachteilig die verschiedenen Bauarten der Fahrzeuge und der sonstigen Ausrüstungen der einzelnen

---

sondern Teile der verschiedensten Erzeugnisse einheitlich normalisiert werden. Je höher die Stückzahl ist, desto höher kann der Wirkungsgrad der Fertigung und desto kleiner können die Herstellungskosten je Stück sein.

5) Desgl. verstehen wir unter Typisierung die Beschränkung in der Zahl der Ausführungsformen von Fertigfabrikaten höherer Ordnung, gleichfalls zugunsten einer höheren Stückzahl. Die Typisierung kann qualitativer und quantitativer Natur sein. Die Typisierung der Qualität verfolgt den Zweck, eine bestimmte Qualität festzulegen, die das betreffende Erzeugnis aufweisen soll. Hierunter fallen z. B. die Werkstoffnormen. Die quantitative Typisierung ist bestrebt, die Menge der herzustellenden Erzeugnistypen in Bezug auf ihre Masse, Formen und Sorten zu vermindern.

6) Vgl. Meckel: Die Normung im deutschen Lokomotivbau. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, Jahrg. 1932, H. 24, S. 453. Klein: Einführung der Normen bei Eisenbahnwagen. Maschinenbau; Jahrg. 1928, H. 6, S. 258.

7) Verzeichnis der Musterblätter für Fahrzeuge der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. Ausg. Berlin 1905.

8) Eisenbahnbau- und Betriebsordnung. Ausg. 1904. Technische Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Technische Einheit im Eisenbahnwesen. (Reichsgesetzblatt 1914, S. 187).

Staatseisenbahnen waren. So entstand in dieser Zeit die erste deutsche Einheitslokomotive, um die im Feldeisenbahndienst besonders unangenehm empfundene Vielheit der Lokomotivbauarten nicht noch weiter zu vergrößern[9]). Aus den hieraus gewonnenen Erfahrungen erkannte man die Vorteile, welche die Rationalisierungsmaßnahmen für den Eisenbahnbetrieb notwendigerweise mit sich bringen mußten[10]). Die nach dem Kriege geschaffenen Reichseisenbahnen haben aus dieser Erkenntnis heraus u. a. verfügt[11]), daß für den Eisenbahnbetrieb eine einheitliche Normung und Typisierung der einzelnen Beschaffungsobjekte durchzuführen ist. Man griff hierbei, soweit dies möglich war, auf die bereits vorhandenen Deutschen Industrienormen zurück.

Die DR betätigt sich heute in den Arbeitsausschüssen des „Deutschen Normenausschusses" an der Entwicklung der in den Normenblättern der deutschen Industrie (DIN-Blättern) niedergelegten allgemeinen oder Dinnormen[12]). Sie arbeitet besonders in den dem Deutschen Normenausschuß angegliederten Fachnormenausschüssen[13]), und hier vor allem an der Aufstellung der Fach- oder Sondernormen für den Eisenbahnfahrzeugbau; die in den Lokomotivnormenblättern (LON-

---

[9]) Vgl.: Die Einheits-Lokomotive der Deutschen Reichsbahn im Bild. H. 1 der Schriftenreihe „Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn im Bild", herausg. von H. Maey T. H. Darmstadt, 4. Auflage, Berlin 1935.

[10]) Vgl. Leibbrand: Fortschritte und Probleme in der Rationalisierung des Reichsbahnbetriebes. ZVDEV 1930, No. 15, S. 399.

[11]) Verfügung der Reichseisenbahnen vom 24. April 1919. Näheres hierzu vgl. Klein: a. a. O., S. 258.

[12]) Vgl. hierzu: Zusammenstellung der die Reichsbahn berührenden Arbeitsausschüsse des Deutschen Normenausschusses mit Angabe der Vertreter der Reichsbahn bei den Reichsbahn-Zentralämtern. DR, Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau, Berlin 1935. Es wurden darin u. a. genannt:
Arbeitsausschuß für Armaturen,
„ „ Passungen,
„ „ Rohrleitungen,
„ „ Schrauben,
„ „ Werkstoffe,
„ „ Werkzeuge,
„ „ Geräte, Handwerkszeuge und verwandte Gebiete,
„ „ Schreibmaschinen,
„ „ Ordner und Hefter.

[13]) Hiervon sind für die DR von besonderer Bedeutung:
Allgemeiner Lokomotivnormenausschuß (Alna),
Engerer Lokomotivnormenausschuß (Elna),
Allgemeiner Wagennormenausschuß (Awana),
Reichsausschuß für Lieferungsbedingungen (RAL),
Deutsche Institut für wirtschaftliche Arbeit der öffentlichen Verwaltung (Diwiv),
Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung (AWF).
Ausschuß für wirtschaftliche Verwaltung (AWV).

Blättern) und in den Wagennormblättern (WAN-Blättern) niedergelegt werden; dann aber auch insbesondere in der Ausarbeitung der eigentlichen „Reichsbahnnormen" (RBN), die sich vorgreifend auf die Entwicklung der neuen Einheitstypen, rückwirkend auf die Einbeziehung der vorhandenen Fahrzeuge in die Normung erstreckt. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang die Mitarbeit der DR in der Erfahrungsaustauschstelle beim „Verein Deutscher Ingenieure", die im Jahre 1935 gegründet wurde. Dieser Ausschuß, kurz „Erfa" genannt, ist bestrebt, aus der Vielzahl marktgängiger Artikel diejenigen Formen und Größen auszuwählen, die den praktischen Bedürfnissen genügen. Daneben werden Richtlinien für die Abnahme und Prüfung ausgearbeitet; das Ziel ist, daß die Behörden und Privatfirmen, die sich in der „Erfa" zusammengeschlossen haben, auf Grund ihrer Erfahrungen Richtlinien für die Beschaffung, Lagerhaltung und Pflege von Betriebsmitteln aufstellen und unter sich auswerten[14]).

Im einzelnen sei, um an unsere bisherigen Betrachtungen wieder anzuknüpfen, zu der Normung und Typisierung der Beschaffungsobjekte folgendes ausgeführt:

Werkstoffe. Die DIN-Normen werden bei den Werkstoffen, wie Schrauben, Nieten, Bleche, Form- und Stabeisen u. dgl. m., die keinen Sonderzwecken dienen und unabhängig von der Art und Größe des Gegenstandes, zu deren Fertigung sie dienen, allgemein verwendet. Darüber hinaus finden wir besondere Eisenbahnfachnormen, durch deren Einführung die Sorten der verschiedenen Werkstoffe erheblich vermindert werden konnten. Die folgende Zusammenstellung gibt hierüber Aufschluß[15]):

Stoffbezeichnung	Verwendungszweck	Anzahl der Sorten vor der Normg.	nach der Normg.
Formeisen	Eisenbahnwagenbau	200	60
Flacheisen	Lokomotivbau	338	11
Federstahl	Lok.- u. Wagenbau	39	8
Roststäbe	Lokomotiven	189	39
Rohre	Für eine P 8 Lok.	45	12
Überwurfmuttern	Lokomotiven	140	12
Holz	Wagenbau	277	24

[14]) Die Vereinbarungen werden in sogenannten Erfa-Blättern festgehalten. (Herausg. von Beuth-Verlag G. m. b. H. Berlin).
Vgl. hierzu: „Organisierter Erfahrungsaustausch in der öffentlichen und privaten Wirtschaft". (Ohne Verfasser).
ZVMEV 1935, H. 8, S. 172.
Ein neueres Gebiet in der Erfahrungsaustauschstelle ist das Aufstellen von technischen Lieferbedingungen. Hierüber liegt allerdings noch nicht viel vor. In Arbeit sind z. B. technische Liefervorschriften für: Brennstoffbehälter, Hämmer, Beitel, Feilen, Raspeln und Zangen. (Die Angaben erfolgen auf Grund einer brieflichen Mitteilung der „Erfa" beim VDI vom 17. Juli 1935 an den Verfasser).

[15]) Zusammengestellt nach Unterlagen des Reichsbahn-Zentralamtes für Maschinenbau.

Um noch ein weiteres Beispiel anzuführen: Die DR benötigt für die Wagenausbesserung heute etwa 58 Formeisensorten gegenüber 192 für den gleichen Zweck bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen[16]).

Durch die fortschreitende Normung konnte bis heute die Sortenzahl der Werkstoffe, die früher etwa 15 000 betrug, auf etwa 4 000 herabgesetzt werden[17]).

Sonstige Stoffe. Mit der Einführung der DIN-Normen bei dem Bau der Sicherungsanlagen, beim Brücken- und Eisenbahnhochbau, dem allgemeinen Hochbau und dem Oberbau ist man schrittweise vorgegangen. Bei der Formgebung und Bearbeitung der Baustoffe und Bauteile für Gebäude, Sicherungsanlagen usw. wird danach gestrebt, die DIN-Normen, z. B. für Fenster, Türen, Beschlagteile, Sicherungen, Kabel u. dgl. m. zu verwenden[18]).

Für Oberbaustoffe, bei denen die DIN-Normen nicht angewendet werden können, sind heute bereits durch den neuen Reichsoberbau einheitliche Eisenbahnfachnormen festgelegt, die ständig weiter entwickelt werden[19]). So sind heute u. a. schon festgelegt: Einheitliche Schienenprofile, Schienenlängen, Holz- und Eisenschwellen, Befestigungsmittel und Weichen.

Es bedarf nur der Erwähnung, daß sich selbstverständlich der gesamte Schriftverkehr der DR auf Normformaten und neuerdings auch auf genormten Papiersorten vollzieht, und daß sämtliche Dienstvorschriften, die früher die verschiedensten Abmessungen hatten, nur noch im Normformat herausgegeben werden[20]).

Bauteile (Ersatzstücke für Fahrzeuge). Die für den allgemeinen Maschinenbau durch den Deutschen Normenausschuß bereits genormten Bauteile, wie Bolzen, Stellringe usw., wurden auch für den Fahrzeugbau übernommen. Die eigentlichen Fahrzeugbauteile, im engeren Sinne Austauschbauteile, werden nach den Grundnormen des Deutschen Normenausschusses hergestellt. Die Zeichnungen für solche Teile stellt das Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau unter Mitwirkung der Deutschen Wagenbau-Vereinigung und der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung unter Beachtung der technischen Grundnormen auf[21]). Bei der Aufstellung der Austauschbauzeichnungen wird darauf geachtet, daß gleiche Bauteile möglichst bei vielen Fahrzeuggattungen verwendet werden können. Bei den vorhandenen Fahrzeugteilen erstreckt sich die Normung

---

[16]) Unter Zugrundelegung der Wan-Blätter 505—510.
[17]) Vgl. Merkbuch für Werkstoffe a. a. O.
[18]) Vgl. hierzu: Handbuch der Rationalisierung a. a. O., S. 1046. Es handelt sich hierbei um die Sonderregelungen der Verwaltungen, wie Reichspost, Zollverwaltung usw.
[19]) Vgl. Müller: Der Oberbau der Reichsbahn in der Nachkriegszeit, RB 1930, H. 38, S. 1005 ff.
[20]) Vgl. hierzu auch die Anmerkung im Handbuch der Rationalisierung a. a. O., S. 1047.
[21]) Näheres über die Grundnormen vgl.: Handbuch der Rationalisierung a. a. O., S. 142 ff.

hauptsächlich auf solche Teile, die einer schnellen und erhöhten Abnutzung unterliegen und dadurch in großen Mengen gebraucht werden. Für die Anwendung des Austauschbaues im Eisenbahnfahrzeugbau sind besondere Richtlinien herausgegeben worden[22]).

Geräte, Werkzeuge und Maschinen. Auf diesem Gebiet hat die DR die Normen des Deutschen Normenausschusses für alle handelsüblichen Werkzeuge[23]), Geräte usw. übernommen. Die Eigenart des Eisenbahnbetriebes verlangt jedoch auch hier für die verschiedenen Sonderwerkzeuge eine eigne Normung, die schon teilweise durchgeführt worden ist. An ihrer Weiterentwicklung arbeiten noch besondere Ausschüsse[24]); hierunter fallen u. a.: Sackkarren, Stopfhacken, Kleinwagen, Elektrokarren, Signallaternen, Oelkannen usw. Soweit es sich um Werkzeuge für den Fahrzeugbau handelt, sind an deren Sondernormung die bereits erwähnten Normenausschüsse für Lokomotiv- und Wagenbau beteiligt.

Fahrzeuge. Im Jahre 1924, als die DR den Fahrzeugpark der Staatseisenbahnen übernahm, war eine Vielheit von Lokomotiv- und Wagengattungen vorhanden. Bei den Personen- und Gepäckwagen konnten etwa 90 wesentlich verschiedene Bauarten mit über 200 unterschiedlichen Ausführungen festgestellt werden; der Lokomotivpark bestand aus 275 verschiedenen Gattungen. Für die regelspurigen Güterwagen im Verband der Deutschen Staatseisenbahnen wurde zwar schon, wie bereits erwähnt, im Jahre 1910 eine Vereinheitlichung durch Festlegung von 11 Grundbauarten angestrebt; aber diese rd. 300 000 sogenannte Einheitswagen zeigten noch 180 wesentliche Bauunterschiede[25]).

Eine Hauptaufgabe der DR war es nun, hier mit der Entwicklung neuer Bauteile und ganzer Bauteilgruppen, z. B. Achsanordnungen, Bremsen, Führerstände usw., auch einheitliche Typen bei neuen Fahrzeugen festzulegen, die allen Anforderungen des Betriebes und Verkehrs ent-

---

[22]) Vgl. Merkbuch für Austauschbau. DIN — Wan 21, Ausg. 1924, Berlin 1924.
Vgl. Iltgen: Vorrats- und Austauschbau bei Lokomotiven. Eisenbahnwesen, Sonderausgabe der Zeitschrift des VDI; VDI-Verlag, Berlin 1925, S. 289 ff.
Iltgen: Der Austauschbau für typisierte Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Glasers Annalen, Sonderheft vom 1. Juli 1927, S. 69 ff.
Klein: Vorrats- und Austauschbau bei Wagen. Eisenbahnwesen a. a. O., S. 308 (1925).
Klein: Austauschbau bei Eisenbahnwagen. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, Jahrg. 1925, H. 21, S. 464.
Klein: Die Einführung des Austauschbaus bei den Reichsbahnwagen. Glasers Annalen, Sonderheft vom 1. Juli 1927, S. 82 ff.

[23]) Vgl. hierzu: Handbuch der Rationalisierung a. a. O., S. 1047.

[24]) Z. B. Stoff- und Geräteausschuß der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

[25]) Vgl. Klein: Vorrats- und Austauschbau bei Wagen a. a. O.

sprachen und gleichzeitig auch den Forderungen der Unterhaltung gerecht wurden. Sie mußte daher zunächst die Typen auf eine wirtschaftlich vertretbare Anzahl beschränken und neue erst dann herausbringen, wenn wesentliche Änderungen im Verkehr oder einschneidende Fortschritte der Technik solche forderten; denn die Stetigkeit in der Bauart der Fahrzeuge und ihrer konstruktiven Durchbildung bilden die Grundlage für die Wirtschaftlichkeit, die von der Normung und Typisierung angestrebt wird.

Während man bei der Aufstellung der Fahrzeugtypen bei den Eisenbahnwagen an vorhandene bewährte Grundbauarten anknüpfte, ging man bei den Lokomotiven zu ganz neuen Typenreihen über, bei denen jedoch die Erfahrungen der sich am besten bewährten Gattungen der früheren Staatseisenbahnen verwendet wurden[26]). Die heute vorhandenen und in Vorbereitung befindlichen Einheitstypen der Fahrzeuge sind so durchgebildet, daß die wesentlichen Bauteile im Austauschbau verwendet werden können und längere Zeitdauer keine erheblichen Änderungen erfahren. Die DR hat bis Ende 1933 die aus der folgenden Zusammenstellung[27]) (Anlage 7, S. 55) ersichtlichen Einheitstypen für Lokomotiven, Personen- und Gepäckwagen sowie Güterwagen entwickelt; bis zum Anfang des Jahres 1935 sind bei den Lokomotiven weitere 7 Einheitstypen hinzugekommen[28]), denen dann im Laufe des Jahres 1935 die bekannte Schnellzuglokomotive mit Stromlinienverkleidung als letzte Einheitstype folgte[29]).

---

[26]) Einzelheiten zu der Entwicklung der Normung und Typisierung der Fahrzeuge vgl.
Meckel: a. a. O.
Meckel: Die Entwurfsverarbeitung für die neuen Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn unter dem Gesichtspunkt der Vereinheitlichung. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, Jahrgang 1930. H. 6/7, S. 111 ff.
Meckel: Normwerkzeichnungen für Normteile. Maschinenbau, Jahrg. 1928, H. 6, S. 240 ff.
Fuchs: Normung, Typisierung und Spezialisierung im Lokomotivbau. Eisenbahnwesen, 1925, S. 276.
Fuchs: Bisherige Erfahrungen mit der Typisierung der Reichsbahnlokomotiven. Glasers Annalen, Sonderheft vom 1. Juli 1927, S. 3 ff.
Klein: Einführung der Normen bei Eisenbahnwagen a. a. O.
Ottersbach: Beschaffung von Normteilen bei der Reichsbahn. Maschinenbau, Jahrg. 1928, H. 6, S. 270 ff.

[27]) Entnommen: Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn. Dienstvorschrift 939, Teil I—IV, Ausg. 1933. DR, Berlin 1933.

[28]) Es handelt sich hier um die Bauartreihen: 04, 71, 86, 89, 99^{22}, 99^{32}, 99^{73}. Vgl. hierzu: Die Einheitstypen der Deutschen Reichsbahn im Bild a. a. O.

[29]) Bauartreihe 05, näheres vgl. hierzu:
Anger: Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn. RB 1935, Sonderausgabe vom 14. Juli 1935, S. 52 ff.

Auch bei den Triebwagen wurden Einheitstypen im Laufe der Jahre herausgebracht[30]); hier als letzte Type der dieselelektrische Schnelltriebwagen, nach dem ersten Versuchsfahrzeug „Fliegender Hamburger"[31]) genannt.

Die Einheitstypen der Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn.

Lokomotiven

Bauart	Gattung	Bezeichnung	Bauart	Gattung	Bezeichnung
01	S. 3620	Schnellzuglok.	62	Pt. 3720	Personen-Tenderlok.
02	S. 3620	„	64	Pt. 3615	„ „
03	S. 3617	„	80	Gt. 3317	Güterzug- „
24	P. 3415	Personenzuglok.	81	Gt. 4417	„ „
43	G. 5620	Güterzuglok.	85	Gt. 5720	„ „
44	G. 5620	„	87	Gt. 5617	„ „

Personen- und Gepäckwagen

Gattung	Bezeichnung	Gattung	Bezeichnung
Cd.	2 achs. Abteilwg. 3. Kl.	BC4i	4 achs. Durchgswg. 2/3. Kl.
Ci	2 „ Durchgswg. 3. Kl.	CCid	2 „ „ 3. Kl.
Cid	2 „ „ 2/3. Kl.	Pw4i	4 „ Pers.-Zug-Gepäckwg.
BCi	2 „ „ 3. Kl.	Pwi	2 „ „ „ „
B4i	4 „ „ 2. Kl.	Pwz	2 „ Güterzuggepäckwg.

Güterwagen

Gattung	Bezeichnung		Gattung	Bezeichnung	
Gr	Gedeckte Güterwg.	15 t	Vm	Offene Güterwagen	15 t
Cl	„ „	15 t	R	Rungenwagen	15 t
Glt	„ „	15 t	Sm	Plattformwagen	20 t
K	Klappdeckelwagen	15 t	SSl	„	40 t
V	Verschlagwagen	15 t	H	Schemelwagen	15 t
O	Offene Güterwagen	15 t			

Anlage 7.

Fuchs: Die schnellste Dampflokomotive der Welt. RB 1935, H. 10, S. 322 ff.

Flemming: Stromlinienverkleidung für Dampflokomotiven. RB 1934, H. 33, S. 796 ff.

Witte: Stromlinienlokomotiven der Deutschen Reichsbahn. ZVMEV 1935, No. 11, S. 267 ff.

30) Vgl. hierzu: Anger a. a. O., S. 59.

31) Einzelheiten hierzu:

Fuchs-Breuer: Der Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Zeitschrift des VDI, Jahrg. 1933, No. 3, S. 57 ff.

Stroebe: Neue dieselelektrische Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn. RB 1935, H. 20, S. 572 ff.

Stroebe-Culemeyer: Die Motorisierung der Reichsbahn auf Schiene und Straße. RB 1935, Sonderheft vom 14. Juli, S. 87 ff.

Im Anschluß an die gemachten Ausführungen über die Typisierung der Lokomotiven sei an dieser Stelle eine Zusammenstellung[32]) der Lieferwerke der bis heute vorhandenen Einheitslokomotiven der DR wiedergegeben:

01 Borsig, AEG, Henschel, Hohenzollern, Schwarzkopff, Krupp.
02 Henschel, Maffei.
03 Borsig, Schwartzkopff, Henschel, Krupp.
04 Krupp.
05 Borsig.
05 (mit Kohlenstaubfeuerung) Borsig.
24 Schichau, Linke-Hofmann, Hanomag, Henschel.
24 (Mitteldruck) Borsig.
43 Henschel, Schwartzkopff.
44 Henschel, Schwartzkopff, Esslingen.
44 (Mitteldruck) Henschel.
62 Henschel.
64 Henschel, Borsig, Hanomag, AEG, Krupp, Union, Wolf, Vulkan, Humboldt, Jung, Schichau, Linke-Hofmann, Orenstein & Koppel, Esslingen, Krauß-Maffei.
71 Schwartzkopff.
80 Hohenzollern, Union, Wolf, Jung.
81 Hanomag.
85 Henschel.
86 Karlsruhe, Linke-Hofmann, Schichau, Krupp, Borsig, Esslingen, Henschel, Schwartzkopff.
87 Orenstein & Koppel.
89 (Naßdampf) Schwartzkopff.
89 (Heißdampf) Henschel.
99[22] Schwartzkopff.
99[72] Orenstein & Koppel.
99[73] Hartmann, Schwartzkopff.

Zusammenfassend können wir also sagen, daß die DR, den Anforderungen ihrer Betriebsführung entsprechend, die Normung und Typisierung der Beschaffungsobjekte in den Jahren seit ihrem Bestehen durchgreifend gefördert hat. Wie sich die Rationalisierungsmaßnahmen im einzelnen auf das Beschaffungswesen ausgewirkt haben und noch auswirken werden, mögen die folgenden Ausführungen zeigen.

---

[32]) Entnommen: Die Einheitslokomotiven der Deutschen Reichsbahn im Bild a. a. O. (ohne Seitenzahl). Das an erster Stelle angegebene Werk führte die erste Lieferung aus. Die erwähnten letzten Einheitslokomotiven 2 C 2, Bauartreihe 05 wurden vom Verfasser eingefügt. Sie werden sowohl für Kohlenfeuerung als auch für Kohlenstaubfeuerung gebaut.

20021. Der Einfluß der Rationalisierungsmaßnahmen.

200210. In organisatorischer und verfahrenstechnischer Hinsicht.

Wie jede andere private oder öffentliche Unternehmung, ist auch die DR auf die Normung und Typisierung angewiesen, denn auch für sie bedeutet vor allem ein Stillstand in der Verkehrs- und Betriebsentwicklung ein gleichzeitiger Verzicht auf die Hebung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit. Die Bedeutung der Rationalisierung wächst für die DR mit der Größe ihres Anwendungsbereiches.

Durch die einheitliche Festlegung von Normen und Typen für die einzelnen Beschaffungsobjekte ist es möglich geworden, die Beschaffung an wenigen Stellen zusammenzufassen. Hierdurch ergibt sich eine bessere Anpassung an die Marktverhältnisse, eine Zusammenfassung größerer Mengen, eine bessere Kontrolle der Gesamtverbrauchsmengen u. dgl. m. Auf die weiteren Vorteile der zentralen Beschaffung werden wir in einem anderen Zusammenhang zurückkommen[33]).

Der Zusammenfassung der Beschaffung folgt die der Lagerhaltung gleicher Gegenstände an wenigen Stellen, von denen aus dann ein größerer Kreis von Verbrauchsstellen versorgt werden kann. Weiterhin wird durch die Verminderung der Sortenzahlen bei den Stoffen, der Typen bei Geräten, Werkzeugen usw., die Lagerhaltung kleiner und übersichtlicher, die Lagerwirtschaft vereinfacht, die Lagerkontrolle erleichtert und letzthin eine Senkung der Lagerkosten erreicht.

In direktem Zusammenhang mit der Beschaffung steht die Vereinfachung des Beschaffungsverfahrens. Die Angeboteinholung kann nach gleichen Grundsätzen vorgenommen werden und Preisvergleiche und Rechnungskontrolle können mit einem geringen Aufwand von Arbeitsleistungen abgewickelt werden. Fernerhin wird durch die Festlegung der Güte und der technischen Anforderungen die Möglichkeit gegeben, einheitliche Fertigungszeichnungen und Lieferungsbedingungen sowie allgemeine Prüf- und Abnahmevorschriften aufzustellen. Die genauen DIN-Abmessungen der verschiedenen Stoffe, Geräte, Werkzeuge u. dgl. werden in Vorschriften festgelegt, um den wirtschaftlichen Erfolg der Beschaffung zu sichern. So dürfen z. B. die im „Merkbuch für Werkstoffe" aufgeführten Stoffe nur in dort angegebenen Abmessungen beschafft werden, sodaß jede Beschaffungsstelle sich auf diese zu beschränken hat. Vom Merkbuch abweichende Anforderungen von Seiten der Verbrauchsstellen sind der betreffenden Beschaffungsstelle zu begründen und dem RZE bekannt zu geben, welches dann notfalls eine Ergänzung des Merkbuches veranlaßt.

Aber auch für den Verwaltungsdienst im Beschaffungswesen haben die Rationalisierungsmaßnahmen Erfolge gezeitigt. Bei dem behördlichen Charakter der DR, bei der das Personal in der Beschaffungs- und Lagerwirtschaft in der Regel öfter wechselt als in der Privatindustrie, muß bei der Vielseitigkeit des Bedarfs eine Klarlegung der Bezeichnungen und Begriffe, wie sie die Normung und Typisierung mit sich

[33]) Vgl. Abschn. 20130 „Die Wirtschaftlichkeit der zentralen und dezentralen Beschaffung", S. 102.

bringt, erfolgen, um auch hier die Wirtschaftlichkeit der Beschaffung sicherzustellen. So finden wir z. B. wie bereits erwähnt, für den gesamten Schriftverkehr, für die sämtlichen Dienstvorschriften und sonstigen Drucksachen, DIN-Formate; für die Bezeichnung der Beschaffungsstellen, Beschaffungsobjekte, Lieferanten u. a. m., ist ein einheitliches Nummernsystem eingeführt; als eine der ersten Eisenbahnen der Welt hat die DR bereits im Jahre 1924 das Lochkartenverfahren sich zu Nutzen gemacht, welches heute auf verschiedenen Arbeitsgebieten des Beschaffungswesens angewendet wird. Mustergültig sind die Konstruktionszeichnungen, die in enger Zusammenarbeit mit den Lieferanten, und hier vor allem mit den Fahrzeugbauanstalten, aufgestellt werden[34]).

Ermöglicht wurden alle diese Maßnahmen durch die Ergebnisse der Normung und Typisierung der verschiedenen Beschaffungsobjekte, die in ihrer Gesamtheit für die organisatorische und verfahrenstechnische Seite des Beschaffungswesens von größter Bedeutung sind und dazu beitragen, seine Wirtschaftlichkeit und seinen Wirkungsgrad zu erhöhen.

200211. in Hinsicht auf die Preisgestaltung.

Die bereits erwähnte Möglichkeit der Zusammenfassung größerer Bedarfsmengen läßt eine günstigere Preisstellung zu, die sich — von den Fahrzeugen und sonstigen maschinellen Ausrüstungen abgesehen — insbesondere bei Oberbau-, Bau- und Werkstoffen auswirkt, da sich der Erzeuger auf den größeren und gleichmäßigeren Bedarf produktionstechnisch einrichten kann. Gleichzeitig wird durch die Reihenfertigung und die Verwendung derselben Hilfseinrichtungen eine Senkung der Selbstkosten und eine Verbesserung in der Güte der Ausführung der Erzeugnisse erreicht. Hinzu kommt, daß die Festlegung und Verringerung von Normen und Typen dem Erzeuger die Lagerhaltung und Vorratsproduktion mit einem geringeren Risiko ermöglichen. Der Erzeuger kann weiterhin in dringenden Bedarfsfällen wenigstens Teilmengen sofort ab Lager liefern. Die Vorteile, die so ohne Zweifel auf der Seite des Erzeugers liegen, müssen sich notwendigerweise auch zugunsten der DR auswirken.

Die DR konnte für Formeisen und Grobbleche in den Großverbraucherkreis des Stahlwerksverbandes einrücken und den Vorteil der Grundpreise erzielen; sie konnte entsprechende Vergünstigungen auch bei Mittel- und Feinblechen erhalten. Als Großverbraucher von genormten Oberbaustoffen — wie Schienen, Eisenschwellen, Weichen u. dgl. m. —,

[34]) Hier sei in diesem Zusammenhang das „Vereinheitlichungsbüro" in Berlin erwähnt, welches auf Anregung der DR gemeinschaftlich mit den Lokomotivfabriken gegründet wurde. Das „Vereinheitlichungsbüro" hat die Aufgabe, in engster Zusammenarbeit mit dem Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau nicht nur die Entwürfe für die einheitlich für das ganze Reichsbahngebiet neu zu beschaffenden Einheitslokomotiven auszuarbeiten, sondern auch alle Werkstattzeichnungen anzufertigen, die dann den einzelnen Lokomotivfabriken zur Verfügung gestellt werden. Bei der Beschaffung und Unterhaltung der Lokomotiven werden auf diese Weise bedeutende Ersparnisse erzielt.

die in monatlichen Mengen von 25 000—40 000 t abgerufen werden, erhält sie Sonderpreise eingeräumt. Vor der durchgreifenden Normung der Beschlagteile für die verschiedenen Wagengattungen waren die RAW'e z. T. darauf angewiesen, solche Teile selbst zu fertigen, da die zu beschaffende Menge der vielen verschiedenen Sorten für einen Lieferungsauftrag zu klein war, um einen günstigen Preis zu erzielen. Seitdem z. B. die Buchsen für das Ausbuchsen der Bolzenlöcher in den Bremsgestängen in den Abnutzungsstufen genormt sind, können sie gemeinschaftlich in größeren Mengen zu einem um mehr als 60% niedrigeren Preis beschafft werden.

Auch nimmt z. B. durch die Normung der Verschnitt der Hölzer in der Fertigung ab, und zwar nach den Erfahrungen des RAW's Darmstadt (Wagenausbesserung) von 25% auf 10%. Bei einem Jahresverbrauch des Werkes von rd. 8 000 m³ bedeutet das jährlich eine Ersparnis von rd. 72 000 RM. Von den unbearbeiteten und frischen Hölzern verschiedener Abmessungen werden für die Unterhaltung des Wagenparkes nur noch etwa 24 Sorten verwendet[35]).

Durch die Normung zahlreicher Werkstoffsorten und durch die erwähnte Vorschrift, daß von den einzelnen Stellen nur die im „Merkbuch für Werkstoffe" aufgeführten Stoffe in den dort angegebenen Abmessungen beschafft werden dürfen, konnten größere Mengen zusammengefaßt und dadurch erhebliche Preisermäßigung erzielt werden. Die gleichen Ergebnisse liegen auch für die Normung der Fahrzeugersatzstücke vor, wie aus dem folgenden Beispiel für ein bestimmtes Lokomotivbauteil (Kesselarmaturen) hervorgeht[36]).

Gegenstand	Preise (in RM) vor der Normung	nach der Normung	Ersparnis in %
Kesselspeiseventil 50 mm l. W. .	37,00	28,40	33
Wasserstandsanzeiger . . .	38,00	21,00	45
Durchgangsventil 30 mm l. W. . .	24,00	14,95	38
Durchgangsventil 40 mm l. W. . .	25,00	18,00	29
Durchgangshahn 6 mm l. W. . .	2,50	1,85	26

Hinzu kommt, daß die Beschaffung wenig gebrauchter Ersatzstücke für ältere Fahrzeuggattungen durch sogenannte „Mutterwerke" (RAW'e) zentral vorgenommen und damit bei Zusammenfassung größerer Bedarfsmengen eine günstigere Preisgestaltung erreicht wird.

Besonders die „Kooperative Rationalisierung" hat sich, wie wir später noch sehen werden[37]), in Bezug auf die Preisgestaltung zugunsten der DR ausgewirkt. Die Gesamtersparnisse, die bei der Beschaffung von Oberbauschrauben von dem Oberbauschraubenverband erzielt werden konnten, betrugen, bezogen auf die Gesamtmenge, in der Zeit vom Oktober

---

[35]) Angaben des RAW's Darmstadt.
[36]) Angaben des Reichsbahn-Zentralamtes für Maschinenbau.
[37]) Vgl. Abschn. 212, S. 218 ff.

1928 bis Juni 1930 rd. 1 Mio RM. Bei den Weichrippenplatten, die von der Weichrippenplatten-Gemeinschaft bezogen werden, wurde in $2^1/_2$ Jahren seit Bestehen der Gemeinschaft eine Preissenkung von rd. 30% erzielt; ähnliche Ergebnisse liegen auch für die Klemmplatten-Gemeinschaft vor. Wir sind uns darüber im klaren, daß neben der Zusammenfassung größerer Mengen solcher Oberbaustoffe die vertraglich zugesicherte Mitwirkung bei der Selbstkostenermittlung und Preisfestsetzung von Seiten der DR zu allmählichen Preissenkungen geführt haben[38]).

Die Erfolge der „kooperativen Rationalisierung" im Fahrzeugbau sind besonders auffallend. Die Verträge der DR mit der Deutschen Wagenbau-Vereinigung und der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung, die auf Grundlage einer notwendigen Gemeinschaftsarbeit zwischen Erzeuger und Verbraucher aufgebaut sind, haben die deutsche Fahrzeugindustrie in den Nachkriegsjahren lebensfähig gehalten und in den letzten Jahren wieder auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig gemacht[39]).

2003. Die Nummerung der Beschaffungsobjekte und -stellen sowie ihre verfahrenstechnische Anwendung[1]).

Schon bald nach Kriegsende, als die „Deutsche Reichsbahn" bemüht war, wieder Ordnung in ihre Verwaltungs- und Wirtschaftsführung zu bringen, ergab sich die Notwendigkeit, für die statistischen Beobachtungen der Betriebsvorgänge und auch für den Rechnungs- und Kontrolldienst bürotechnische Hilfsmittel zu verwenden, die die Masse der Geschäftsvorfälle am schnellsten richtig und am zweckmäßigsten zu verarbeiten vermochten[2]). So führte denn die „ Deutsche Reichsbahn", um eine straffe innerbetriebliche Zusammenfassung und eine harmonische Abstimmung der einzelnen Betriebsteile herbeizuführen, mit als eine der ersten Eisenbahnen der Welt nach dem Vorbild der amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1922 das Lochkartenverfahren ein[3]). Heute ist das Lochkartenverfahren bei der DR für zahlreiche Arbeitsgebiete ein-

---

[38]) Einzelheiten hierzu bringen die Ausführungen im Abschn. 2121: „Die Selbstkostenaufstellungen des Oberbauschrauben-Verbandes", S. 225.

[39]) Einzelheiten hierzu enthalten die Ausführungen im Abschn. 2120: „Die Nachkalkulationen und der Betriebsvergleich der Deutschen Wagenbau-Vereinigung", S. 218.

[1]) Da hier die Nummerung der Beschaffungsobjekte im Vordergrund steht, wurde dieser Abschnitt nicht unter das Kapitel „Das Beschaffungsverfahren" eingereiht.

[2]) Hammer a. a. O., S. 54.

[3]) Näheres hierzu vgl. Gaier: Das Lochkartenverfahren im Eisenbahnverkehr, in „Jahrbuch für Eisenbahnwesen", Jahrgang 1925/26, S. 369.

geführt[4]) und es wird, was das Beschaffungswesen betrifft, für die Abrechnung der Beschaffung und Verteilung der Dienstkohlen und für die Abrechnung der zentralen Lieferungsverträge[5]) angewandt.

Es sei jedoch an dieser Stelle hervorgehoben, daß die DR den Anwendungsbereich des Lochkartenverfahrens nur dort ausdehnen darf, wo es sich aus Gründen einer sicheren Rechnungslegung und einer exakten Statistik rechtfertigen läßt. Denn bei einer übersteigerten Anwendung des Lochkartenverfahrens ergibt sich zwangsläufig eine Freisetzung von Arbeitskräften, was jedoch nicht erwünscht sein kann.

Das Lochkartenverfahren selbst verlangt eine möglichst klare Organisation, wobei versucht werden muß, die für die Verwendung des Lochkartenverfahrens geeigneten Arbeitsgebiete zu normalisieren; d. h. Ausnahmefälle in Abrechnung, Buchführung, Statistik usw. sind in den normalen Geschäftsgang einzugliedern. Eine weitere Voraussetzung, und damit kommen wir zu unserer Untersuchung wieder zurück, ist eine für das Lochkartenverfahren geeignete Nummerung der Beschaffungsobjekte, Beschaffungsstellen, Verbrauchsstellen usw. Hierzu sei nunmehr im einzelnen folgendes ausgeführt: Die Nummerung der Beschaffungsobjekte hat sich nach Fortfall der Sonderbestimmungen, die für die ersten Jahre von den Staatseisenbahnen übernommen worden waren[6]),

---

[4]) Vgl. hierzu: Weißbuch 1934 a. a. O., S. 135. Folgende Arbeitsgebiete werden hier für das Lochkartenverfahren aufgeführt:
Ermittlung der Betriebsleistungen,
Errechnung der Brennstoffersparnisprämien und der Aufwandsentschädigung für das Lokomotivpersonal,
Feststellung des Personalaufwandes nach der Betriebskostenrechnung,
Abrechnung der Wagenmiete im Verkehr mit ausländischen Eisenbahnen,
Abrechnung der Beschaffung und Verteilung der Dienstkohlen,
Abrechnung der zentralen Lieferungsverträge,
Betriebsunfallstatistik,
Platzausnutzung in den Reisezügen,
Buchhaltung in der Oberbauwirtschaft,
Buchhaltung und Abrechnung der Werkstoffe, Ersatzstücke, Alt- und Abfallstoffe, bei den geschäftsführenden Reichsbahndirektionen für das Werkstättenwesen und beim Reichsbahn-Zentralamt für Rechnungswesen,
Lagerprüfung und Lagerabrechnung in den Schwellenhauptlagern beim Reichsbahn-Zentralamt für Rechnungswesen,
Bewirtschaftung und Abrechnung der festen Brennstoffe,
Auswertung der Werkstättenstatistik im Reichsbahn-Zentralamt für Rechnungswesen,
Ein-, Aus- und Durchfuhrstatistiken,
Bearbeitung der Unterlagen über den Kohlenverkehr in den Verkehrsstatistiken.

[5]) Näheres hierüber vgl. Abschn. 20243, S. 162.

[6]) Vgl. hierzu die Finanzvorschriften der einzelnen Staatseisenbahnen, insbesondere die Finanzordnung der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, Teil V, Materialien.

nach und nach bei der DR zu einem einheitlichen System entwickelt. Zu einem endgültigen Abschluß sind jedoch bis heute die Arbeiten noch nicht gekommen; mehrere Arbeitsgemeinschaften beschäftigen sich mit der ständigen Weiterentwicklung. Die Nummerung, wie sie seit 1933 bei der DR eingeführt und vor allem auf das Lochkartenverfahren für die Abrechnung und Bewirtschaftung der Betriebsvorräte bei den GDW'en[7]) abgestellt ist, geht aus der folgenden Zusammenstellung (Anlage 8, S. 63) hervor.

Hierbei hat man, wie bereits auch bei dem früheren neunstelligen Nummernsystem, die Nummerung der Fahrzeuge und auch weiterhin die der Ersatzstücke aus dem einheitlichen System herausgenommen, worauf im einzelnen weiter unten eingegangen werden soll. Die frühere klare Unterscheidung zwischen Gruppennummer und Bezeichnungsnummer wurde aufgegeben; sie wurden zu einer Nummernreihe zusammengefaßt. Die frühere vierstellige Sortennummer wurde durch eine zweistellige ersetzt. Die neue Stoffnummer ist sechsstellig. Dafür ein Beispiel:

Senknieten, Rohnietdurchmesser 2 mm, Länge 6 mm[8]).

Die Nummer lautet: 5 1 0 0 0 2

1. 2. 3. 4. 5. 6. Stelle

1. bis 4. Stelle: Gruppennummer.
1. Stelle Kennzeichen für Werkstoffe (wie bisher)
2. Stelle Kennzeichen für Gruppe Eisen (bis 4)
3. bis 4. Stelle: Formstabeisen (bis 39)
5. bis 6. Stelle: Sortennummer (bis 99 Regelstahl).

Für die Ersatzstücke und Fahrzeuge, hat man, wie bereits erwähnt, ein besonderes Nummernsystem eingeführt. Die Nummerung der Ersatzstücke baut sich auf der der Fahrzeuge auf; für die Bezeichnung der Ersatzstücke dient das Normenverzeichnis der Eisenbahnfahrzeuge, welches nach den verschiedenen Fahrzeuggattungen aufgestellt ist[9]). Die Gruppeneinteilung für die Fahrzeuge geht aus der nächstfolgenden Zusammenstellung hervor (Anlage 9, S. 64/65).

[7]) Das Lochkartenverfahren wurde hier erstmalig bei der GDW Köln im Jahre 1930 eingeführt. Es folgten dann zunächst die GDW'en Altona, Karlsruhe und Kassel, denen sich dann bis zum Jahre 1934 die übrigen GDW'en anschlossen. Über die Durchführung des Lochkartenverfahrens vgl.: „Anweisung für das Lochkartenverfahren bei der Bewirtschaftung der Betriebsvorräte nach Stowe". (Dienstvorschrift 257, Entwurf April 1933, GDW Köln).

[8]) Riedel: Nummernsysteme bei der Reichsbahn. RB 1933, H. 17, S. 356.

[9]) Vgl. hierzu: Din Wan 1, einheitliche Benennung der Wagenteile. Genehmigt durch den Allgemeinen Wagen-Normenausschuß. Beuth Verlag, Berlin.
Din Wan 2: Merkbuch für Ausgestaltung des Teilheftes. Herausgegeben vom Allgemeinen Wagen-Normenausschuß. Berlin. Lo Norm 1, Deutsche Lokomotivnormen, Einheitliche Benennung der Lokomotivteile. Herausg. vom Lokomotiv Normen-Ausschuß Elna bzw. Alna Hannover. Lo Norm 2, Zeichnungsverzeichnisse für Lokomotiven. Lo Norm 3, Zeichnungsverzeichnisse für Tender, ebenda.

Einteilung und Nummerung der Gegenstände der Deutschen Reichsbahn ab 1933.

Fahrzeuge	Fahrzeug-Ersatzstücke	Stoffe	Geräte	Werkzeuge	Maschinen masch. Anlagen
001–999	01–99	01–5999	6000–7599	7600–8999	9000–9999

Stoffarten-Nr.

Abfallstoffe	Schreib- und Zeichenwaren	Betriebsstoffe	Stoffe für elektr. Anlagen	Oberbaustoffe	Baustoffe	Werkstoffe
01–44	45–99	001–399	400–999	0001–4199	4500–4999	5000–5999

Gruppen-Nr.

Stahl und Eisen	Nichteisenmetall	Holz	Mineralien	Gummi u. Dichtungsstoffe	Leder-, Web- u. Seilerwaren	Anstrich-, Leim- u. Kittstoffe	Schweißstoffe	Werkstoffe sonstige
5000–5419	5420–5609	5610–5669	5670–5709	5710–5794	5795–5869	5870–5939	5940–5949	5950–5999

Sorten-Nr.

Rundstahl blank 13 mm Dm.
5000, 03

5000 = Gruppen-Nr.
03 = Sorten-Nr.
} Werkstoff-Nr.

Anlage 8.

Gruppeneinteilung für die Eisenbahnfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn.

1. Allgemeines für Lokomotiven und Wagen.

Gesamtanordnung	Gruppe	01
Laufwerk	„	02
Untergestell	„	03
Drehgestell, Lenkgestell, Einstellachse	„	04
Zugvorrichtung	„	05
Stoßvorrichtung	„	06
Achsbremsgestänge und Handbremse	„	07
Saugluft- und Reibungsbremse	„	08
Druckluftbremse	„	09
Tritte, Griffe, Signalstützen, Schilder, Halter, und Träger	„	10
Anstrich und Anschriften	„	11
Zubehörstücke	„	12
Für Erweiterung	„	13 bis 19

2. Personen- Gepäck- und Güterwagen, Triebwagen (wagenbaul. Teil).

Kastengerippe	Gruppe	20
Kastenbekleidung, Wände und Fußböden	„	21
Türen ausschließlich Fenster	„	22
Fenster, Klappen und Lüfter	„	23
Bremserhaus, Bühne, Übergangseinrichtung	„	24
Innenausrüstung (Wand- und Deckenbekleidung, Sitze, Gepäcknetze)	„	25
Gasbeleuchtung	„	26
Elektrische Beleuchtung besonderer Art	„	27
Dampf- und Warmwasserheizung	„	28
Elektr. Heizung u. Heizung besonderer Art	„	29
Abort. Wasserleitung u. Wascheinrichtung	„	30
Maschinelle Ausstattung	„	31
Kessel, Töpfe usw. für Behälterwagen	„	32
Für Erweiterung	„	33 bis 38
Sondereinrichtungen	„	39

3. Dampflokomotiven.

Kessel und Rauchkammer	Gruppe	40
Grobausrüstung	„	41
Feinausrüstung	„	42
Überhitzer	„	43
Zylinder	„	44
Triebwerk	„	45
Steuerung	„	46
Führerhaus	„	47
Züge, Rohre, Handstangen	„	48
Wasser- und Kohlenkasten	„	49
Vorwärmer und Speisewasserreiniger	„	50
Sondereinrichtungen	„	51
Aschkasten und Bekleidung	„	52
Sand-, Werkzeug- und Kleiderkasten	„	53
Für Erweiterung	„	54 bis 59

4. Elektrische Lokomotiven und Triebwagen (elektrischer Teil).

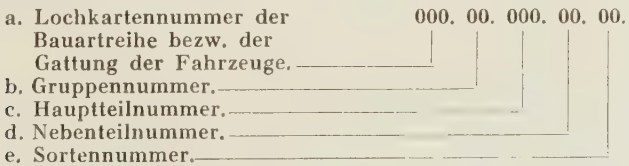
Stromabnehmer	Gruppe	60
Ölschalter	„	61
Leistungstransformator	„	62
Hilfstransformatoren	„	63
Hochspannungsapparat	„	64
Steuerung	„	65
Fahrmotor	„	66
Motorluftpumpe und Druckregler	„	67
Motorlüfter	„	68
Meßinstrumente	„	69
Elektrische Öfen	„	70
Beleuchtung	„	71
Akkumulator	„	72
Motor-Ölpumpe	„	73
Kupplungen für elektr. Leistungen	„	74
Sicherheitsvorrichtungen	„	75
Kabel und Zubehör	„	76
Für Erweiterung	„	77 bis 79

5. Diesellokomotiven und Öltriebwagen.

Motor	Gruppe	80
Motorzubehör (Vergaser, Unterdruckförderer, elektr. Apparate, Kühlwasserpumpe	„	81
Getriebe und Gelenke	„	82
Rohre, Ventile	„	83
Kühlanlage	„	84
Hilfsmaschinen (Luftpumpen)	„	85
Steuerung	„	86
Motoraufhängung	„	87
Für Erweiterung	„	88 bis 89
6. Turbinen-Lokomotiven	Gruppe	90 bis 95
7. Dampfschiffe	Gruppe	96 bis 99

Anlage 9.

Auf dieser Grundlage setzt sich die Ersatzstücknummer wie folgt zusammen:



Zu a.: Für die Bezeichnung der Bauartreihen bzw. Gattungen der Fahrzeuge ist die dreistellige Lochkartennummer vorgesehen, die aus der nächstfolgenden Übersicht hervorgeht. (Anlage 10, S. 67).

Zu b.: Die Gruppennummer ist zweistellig und gibt die genaue Bezeichnung der Bauteil-Gruppen an[10]).

Zu c.: Die Hauptteilnummer ist dreistellig und gibt an, ob es sich um ein Ersatzstück für Lokomotiven, Tender, Triebwagen oder Wagen handelt.

Es bezeichnet die Hauptteilnummer:

001—099	Ersatzstücke	für Wagen.
101—299	„	„ Lokomotiven.
301—399	„	„ Tender.
401—599	„	„ Elektr. Lokomotiven.
601—699	„	„ Speichertriebwagen.
701—799	„	„ Elektr. Triebwagen.
801—850	„	„ Diesel-Lokomotiven.
851—899	„	„ Triebwagen m. Verbrennungsmot.
901—950	„	„ Turbinenlokomotiven.
951—999	„	„ Dampfschiffe[11]).

Aus der ersten Ziffer ist die Art des Fahrzeugs zu erkennen. Die Hauptteilnummer zusammen mit der Gruppennummer bezeichnet den Hauptteil einer Gruppe.

Z. B. 07.003 = Kurbelkasten für Wagen[12]).

Zu d.: Die Nebenteilnummer ist zweistellig und dient zusammen mit der Gruppen- und Hauptteilnummer zur Bezeichnung des Teils, aus dem sich ein Hauptteil zusammensetzt.

Z. B. 07.003.01 = Mantelblech zum Kurbelkasten des Wagens.

Zu e.: Die Sortennnummer ist zweistellig und dient zusammen mit der Gruppen-, Hauptteil- und Nebenteilnummer zur Bezeichnung verschiedener Ausführungen von Gruppen-, Haupt- und Nebenteilen. Für die Sorte einer Gruppe wird die ausfallende Nebenteilnummer durch 00 ersetzt.

1. Beispiel:
Verschiedene Sorten eines Hauptteils werden allgemein durch die Sortennummer bezeichnet.
a. 09.002.00.01 = KK. Bremszylinder G
b. 09.002.00.07 = KK. Bremszylinder S m. Bv.[13]).

2. Beispiel:
Verschiedene Sorten eines Nebenteils werden entweder durch die Sortennummer oder durch die Nebenteilnummer bezeichnet.
a. Sortenbezeichnung der Nebenteile der Sortennummer.
aa. 09.002.02.01 = Einkammerdeckel z. Bremszyl. G
bb. 09.002.02.07 = „ „ „ S m. Bv.

---

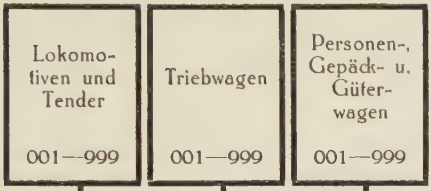
[10]) Vgl. die Einteilung nach Anlage 9, S. 65.

[11]) Eine Eingliederung der Hauptteilnummer für Kraftfahrzeuge ist vorgesehen.

[12]) Entnommen dem Merkbuch für die Ausgestaltung des Teilheftes. Din Wan 2 a. a. O., S. 4. Die weiteren Beispiele bauen sich ebenfalls darauf auf.

[13]) Kunze-Knorr Bremszylinder S mit Beschleunigungsventil.

Nummerung der Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn[1]).



Lochkarten Nr.	Bauartreihe[2])	Gattungsbezeichng.
135	13 6–9	pr. S 5 2
170	170	pr. S 10
576	57 10–40	pr. G 10
740	74 0–3	pr. T 11
750	75 0	wü. T 5

Lochkarten Nr.	Gattungsbzchng.[2])
061	C 4 esT
121	Ci dT
301	C vT
311	C 4 vT
284	BC 4 vT

Lochkarten Nr.	Gattungsbzchng.[2])
001	Ä Pers.Wg.
108	BC 4ü
215	B 3
699	0
790	SS

[1]) Zusammenstellung der vom R. Z. A. Berlin aufgestellten Lochkarten-Nummern
für Lokomotiven vom 15. 1. 1929
für Triebwagen vom Juli 1930
für Wagen vom Dezember 1933.

[2]) Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn, Teil I—IV, D. V. 039, Ausgabe 1931/33.

b. Sortenbezeichnung der Nebenteile der Nebenteilnummer.
aa. 09.002.09.01 = Stulpfeder für Einkammerkolben.
bb. 09.002.17.01 = „ „ Zweikammerkolben.

Zu dieser neunstelligen Nummer kommt noch die bereits erwähnte dreistellige Lochkartennummer für Fahrzeuge hinzu, sodaß sich dadurch eine zwölfstellige Nummer ergibt. Diese Nummerung hat den Vorteil, daß jeder, der sich mit dem Nummernsystem befaßt, alle nötigen Angaben über die Sorten und Abmessungen erkennen kann. Die Vorteile dieser vielstelligen Nummer sind daher für das Lagerwesen und für die Erhaltungswirtschaft in den RAW'en besonders groß. Anders dagegen ist es bei der Anwendung für das Lochkartenverfahren. Hier konnte sich unter Berücksichtigung eines rationellen Arbeitsganges die zwölfstellige Nummer nicht durchsetzen und man sah sich daher veranlaßt, eine wenigstellige Nummer, wie sie bereits für die Stoffe und Geräte usw. vorhanden war, zu wählen. Hierbei war ein Zurückgreifen auf die gegebene zwölfstellige Ersatzstücknummer nur beschränkt möglich, um nicht den sinnvollen Aufbau zu zerstören. So wurde denn, unabhängig von der gegebenen Ersatzstücknummer, ab 1. Jan. 1933 eine sechsstellige Nummer ausschließlich für das Lochkartenverfahren versuchsweise eingeführt[14]). Als Grundlage für die Zusammensetzung der Nummer dienen besondere Teilhefte, die auf die Normungs- und Nummerungsverzeichnisse für Fahrzeuge und auf besondere Ersatzstückhefte zurückgehen. Die Arbeiten sind bis heute noch nicht zum endgültigen Abschluß gekommen. Es wird versucht, die zwölf- und neue sechsstellige Ersatzstücknummer auf einer gemeinsamen Grundlage aufzubauen mit dem Ziel, ein wenigstelliges Nummernsystem zu bilden, welches dann einheitlich für alle Zwecke verwendet werden kann.

Die Vorteile der verkürzten und für alle Beschaffungsobjekte gleichstelligen Nummern sind augenscheinlich. Zur Lochung der Lochkarte können gleichartige Lochmaschinen verwendet werden, wobei sich gleichzeitig bei einer verkürzten Nummer die Kosten pro Arbeitsgang und Arbeitsstunde erheblich verringern. Das Gesagte gilt sinngemäß für die Sortier- und Tabelliermaschine. Unter Zugrundelegung einer Arbeitsleistung von 16 000 Lochkarten pro Stunde bei der Sortiermaschine konnte z. B. nach Einführung der sechsstelligen Werkstoffnummer, also durch den Fortfall der drei letzten Stellen gegenüber der früheren neunstelligen, bei der GDW Köln eine Sortiermaschine gespart werden[15]).

---

[14]) Der Vorschlag und die versuchsweise Einführung der sechsstelligen Nummer für Ersatzstücke gingen von der GDW Köln aus. Der Verfasser hat selbst s. Z. einen Einblick in das dortige Lochkartenverfahren genommen und konnte sich von dem Vorteil der gleichstelligen Nummern für Stoffe und Ersatzstücke überzeugen. Die dadurch gleichgroßen Lochkarten ließen zu, daß ein und dieselbe Loch-, Sortier- und Tabelliermaschine sowohl für die Abrechnungs- und Buchungsarbeiten für Stoffe als auch für Ersatzstücke verwendet werden konnte, was vor der Einführung der sechsstelligen Ersatzstücknummer unmöglich war.

[15]) Vgl. Anm. in Fußn. 14.

Für sämtliche Beschaffungsobjekte sind folgende einheitliche Nummernverzeichnisse vorhanden.

a. Stoffverzeichnisse[16]):
   aa. Verzeichnis der Betriebsstoffe. Ausgabe vom 1. Januar 1933. Vorläufiges Sortenverzeichnis der Betriebsstoffe. Ausgabe vom 1. Jan. 1933.
   bb. Verzeichnis der Baustoffe und Bauteile nebst Sortenverzeichnis. Ausgabe vom 1. Jan. 1933.
   cc. Verzeichnis der Oberbaustoffe. Ausgabe vom 1. Jan. 1932. Sortenverzeichnis der Oberbaustoffe, Teil I—IV. Ausgabe vom 1. Jan. 1932.
   dd. Verzeichnis der Stoffe für elektrische Anlagen. Ausgabe vom 1. Jan. 1932. Vorläufiges Sortenverzeichnis der Stoffe für elektrische Anlagen. Ausgabe vom 1. Jan. 1932.
   ee. Verzeichnis der Werkstoffe. Ausgabe vom 1. Jan. 1933. Merkbuch für Werkstoffe. Ausgabe vom 1. Jan. 1932[17]).
   ff. Verzeichnis der Abfallstoffe (ausschl. der Abfallstoffe aus Oberbaustoffen). Ausgabe vom 1. Jan. 1933.
   gg. Verzeichnis der Schreib- und Zeichenstoffe Ausgabe vom 1. Jan. 1931.

b. Verzeichnis der Geräte[18]). Ausgabe vom 1. Febr. 1933. Vorläufiges Sortenverzeichnis der gebräuchlichsten Geräte und Geräteteile. (Geräte-, Sorten- und Teilverzeichnis). Ausgabe vom 1. Febr. 1933.

c. Verzeichnis der Werkzeuge[19]). Ausgabe vom 1. Febr. 1933.

d. Verzeichnis der Maschinen und maschinenartigen Anlagen[20]). Ausgabe vom 1. Febr. 1933.

e. Verzeichnis der Ersatzstücke[21]):
   aa. für Lokomotiven
      aa'. Allgemeines Nummernverzeichnis der Ersatzstücke für Dampflokomotiven (AVD) und für elektrische Lokomotiven. Ausgabe vom 1. Jan. 1932[22]).
      bb'. Sondernummerverzeichnis (SV)[23]). Ausgabe vom 1. Jan. 1931.

---

16) Bei den Stoffverzeichnissen handelt es sich um die bereits unter dem Abschnitt 2001 „Die einzelnen Beschaffungsobjekte" teilweise angeführten Verzeichnisse.
17) Das Merkbuch für Werkstoffe enthält die einzelnen Sorten.
18) Hier gilt sinngemäß das unter Fußn. 16 Gesagte.
19) desgl.
20) desgl.
21) Zusammengestellt an Hand amtlicher Unterlagen.
22) Hierin sind die Ersatzstücke je einer Lokomotivgattung (Dampflokomotiven, Elektrische Lokomotiven, Tender) aufgenommen worden, die im „Allgemeinen Nummernverzeichnis" nicht enthalten sind.
23) Hierin sind die Ersatzstücke aufgenommen worden, die bei allen Lokomotivgattungen oder bei mehr als einer in gleicher Bauart vorkommen.

bb. für Wagen und Triebwagen
aa'. Gesamtteilheft und Nummernverzeichnis der Ersatzstücke für Personen-, Gepäck- und Güterwagen. Teil I—V. Ausgabe vom 1. Jan. 1930.
bb'. Gesamtteilheft für elektrische Triebwagen für Gleich- und Wechselstrom. Ausgabe vom 1. Jan. 1931.
cc'. Gesamtteilheft für Speichertriebwagen. Teil I—II. Ausgabe vom 1. Jan. 1931.
dd'. Gesamtteilheft für Triebwagen[24]). Ausgabe vom 1. Jan. 1931.

f. Verzeichnis der Fahrzeuge[25]).

Ergänzend zu der Nummerung der Beschaffungsobjekte tritt die der Beschaffungs- und Verbrauchsstellen; sie ist auf der Nummerung der Geschäftsstellen der DR aufgebaut, welche am 1. Jan. 1933 einheitlich eingeführt wurde[26]). Die Grundzüge sind folgende: Die Geschäftsstellennummer kennt 3 Gruppen:

Gruppe 1 mit den Nummern 01—30 bezeichnet die Reichsbahndirektionen selbst und wird den dreistelligen Nummern für die Bahnhöfe, Haltepunkte, Güter- und Eilzugabfertigungen usw. vorgesetzt[27]). In der Gruppe 2 mit den Direktionsnummern 51—80 sind anschließend die Ämter mit den diesen unterstellten Dienststellen genummert[28]).

[24]) Triebwagen mit Verbrennungsmotoren.

[25]) Vgl. hierzu die Aufzählung der Normungsverzeichnisse für Fahrzeuge in der Fußn. 9, S. 62.

[26]) vgl. hierzu: Vormerkung in dem Nummernverzeichnis der Geschäftsstellen der Reichsbahndirektion Altona, Ausgabe vom 1. Januar 1933, Altona 1933.
Küchler: Einheitliche Nummerung der Geschäftsstellen bei der Deutschen Reichsbahn. Eisenbahnfachmann, Jahrg. 1933, Heft 9, S. 228.

[27]) Die einzelnen RBD'en haben Nummernverzeichnisse ihrer Geschäftsstellen herausgegeben. Dadurch brauchen in den einzelnen Arbeitsverfahren nur die im einzelnen Falle vorgesehenen Nummern aufgenommen zu werden; es wird dadurch gleichzeitig erreicht, daß sich für die jeweilige RBD die zahlreichen Nummern auf fünf Stellen beschränken. Vgl.: Nummernverzeichnis der Geschäftsstellen der Reichsbahndirektion Altona a. a. O., S. 15 ff.

[28]) Die Aemter mit den ihnen unterstellten selbständigen Geschäftsstellen wurden in der Gruppe 2 nur soweit genummert, als sie nicht bereits in der Gruppe 1 eine Nummer erhalten haben, und zwar zwischen
000—299 Betriebsämter,
400—499 Verkehrsämter,
500—599 Maschinenämter und Lokomotivbahnhöfe sowie Kohlenlager,
600—699 elektrotechnische Aemter, Meß-, Neubau- und Abnahmeämter,
700—799 Direktionsbüros,
800—899 Prüfungsämter, zentrale Aemter und Abteilungen.

Die Gruppe 3 kennzeichnet in der Nummernreihe 90—99 die GDW'en und anschließend zwischen 900—999 die einzelnen RAW'en, Hauptwerkstätten und Betriebsabteilungen[29]).

Ebenfalls einheitlich genummert sind die Lieferer, mit denen die Beschaffungsstellen der DR in laufender Geschäftsverbindung stehen[30]) und zwar getrennt nach den verschiedenen RBD's-Bezirken. Die Nummer für die jeweilige RBD entspricht der einheilichen Nummer der Geschäftsstellennummerung. Die Nummer für den Lieferer selbst ist fünfstellig.

Z. B. 11.052 Teves, Alfred, Maschinen und Armaturenfabrik G.m.b.H., Frankfurt am Main.
11 Die Nummer der Reichsbahndirektion Frankfurt am Main,
·052 Nummer des Lieferers Teves, Alfred in Frankfurt am Main.

Für die Abrechnung der zentralen Lieferungsverträge in RZR hält die Lochkarte folgende Nummer fest[31]):

a. Nummer der Beschaffungsstelle. (Geschäftsstellennummer)
b. Nummer des Lieferanten.
c. Nummer der Empfangsstelle.
d. Nummer des laufenden Vertrages[32]).
e. Nummer des Gegenstandes.

201 Die Beschaffungsorganisation[1]).

2010. Die Betriebsorganisation der DR als Grundlage der Beschaffungsorganisation.

„Bei der Behandlung der organisatorischen Fragen ist die Verfassung der Gesellschaft von der Betriebsorganisation zu trennen.

---

[29]) Näheres über die einzelnen Beschaffungsstellen, welche durch die einheitliche Nummerung erfaßt werden, vgl. Kapitel 201: „Die Beschaffungsorganisation", Abschn. 2010; insbesondere Anlage 12, S. 76.

[30]) Vgl. u. a.: Verzeichnis der Lieferer und Käufer, mit denen das RZE in Geschäftsverbindung steht. Ausg. Dez. 1934. Dienstvorschrift 143. DR, Berlin 1934.

[31]) Näheres hierzu im Abschn. 20243, S. 162.

[32]) Die Dezernate der Beschaffungsstellen haben ebenfalls Nummern; dazu kommen die Vertragsnummern. Aus der zusammengefaßten Nummer geht hervor, welches Dezernat den Vertrag abgeschlossen hat und um welchen Vertrag es sich im einzelnen handelt.

[1]) Nach Fertigstellung der vorliegenden Untersuchung ist, wie bereits erwähnt, das „Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn" vom 10. Februar 1937 ergan-

Während sich in der Verfassung der Gesellschaft ihre organisatorische Struktur und ihr staatsrechtliches Verhältnis zum Reich ausdrückt, stellt die Betriebsorganisation den Geschäftsapparat dar, den die Gesellschaft zur Durchführung ihrer Aufgaben braucht"[2]). Die Einheit des Unternehmens, die § 27 RGB besonders vorschreibt, muß für alle organisatorischen Maßnahmen der Gesellschaft, namentlich der Ausgestaltung der Betriebsorganisation, leitender Grundsatz sein. Die Bestimmungen über die Organe und Geschäftsstellen der DR sowie ihren Aufgaben- und Geschäftskreis sind in der Geschäftsordnung der DR festgelegt[3]); der Aufbau der Organe und Geschäftsstellen geht aus der folgenden Übersicht hervor. (Anlage 11, S. 73).

---

gen. Artikel 2 des Gesetzes lautet u. a. „Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft führt den Namen „Deutsche Reichsbahn". Ihre Dienststellen sind Reichsbehörden. Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn geht im Reichsverkehrsministerium auf. Der Reichsverkehrsminister nimmt die Aufgaben des Generaldirektors, ein Staatssekretär und Ministerialdirektoren nehmen die Aufgaben der übrigen Vorstandsmitglieder wahr.

Die Deutsche Reichsbahn verwaltet das Vermögen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und das Vermögen des Reichs, das dem Betrieb der Reichseisenbahnen gewidmet ist, nach den Vorschriften des Reichsbahngesetzes vom 13. März 1930 als Sondervermögen des Reichs weiter.

An die Stelle des Verwaltungsrats tritt ein „Beirat der Deutschen Reichsbahn". Er hat die Aufgabe, in grundsätzlichen und besonders wichtigen Fragen den Reichsverkehrsminister zu beraten. Dem Beirat gehören die Vertreter der Vorzugsaktionäre an. Den Vorsitz im Beirat führt der Reichsverkehrsminister".
(vgl. auch im einzelnen „der Neuaufbau der Reichsbahn", RB 1937, H. 7, S. 141 ff.)

Die Beschaffungsorganisation wird von dieser gesetzlichen Neuregelung nicht wesentlich berührt, da die eigentlichen Beschaffungsstellen als Dienststellen der DR bestehen geblieben sind. Soweit in den folgenden Ausführungen rechtliche und organisatorische Fragen der DR mitbehandelt werden, liegen ihnen noch die Verhältnisse nach dem Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 in Ergänzung des Gesetzes vom 13. März 1930 zu Grunde.

[2]) Sarter Kittel: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, ihr Aufbau und ihr Wirken. Berlin 1931, S. 266.

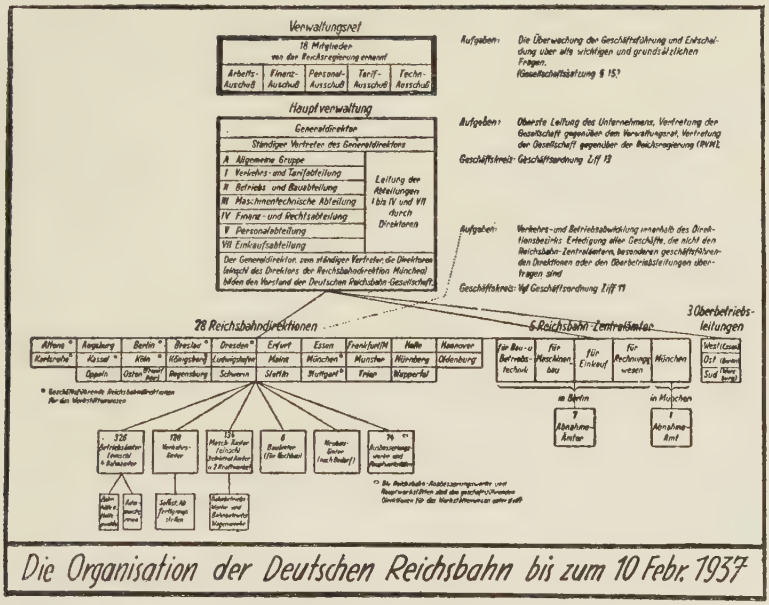
[3]) Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 1. Januar 1934. Abgedr.: „RB 1933, H. 51, S. 1049 ff".

Im Zuge des Neuaufbaues der DR vom 10. Februar 1937 ist auch eine neue „Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn" vom 10. Februar 1937 ergangen. (vergl. RB 1937, H. 7, S. 139/40).

Darnach stellt sich die Organisation der DR im wesentlichen wie folgt dar:

Die Dienststellen der DR sind Reichsbehörden. Oberster Leiter der DR ist der Reichsverkehrsminister, der die Aufgaben des Generaldirektors wahrnimmt. Er ist für die gesamte Geschäftsführung der DR verantwortlich. Er hat die endgültige alleinige Entscheidung in allen Fragen, die ihm nach dieser Geschäftsordnung und den Ge-

Die Organe sind der Verwaltungsrat und der Vorstand. Der Verwaltungsrat hat die Aufgabe, die Geschäftsführung der Gesellschaft zu überwachen und über alle wichtigen und grundsätzlichen Fragen oder solche von allgemeiner Bedeutung zu entscheiden. Der Vorstand besteht aus dem Generaldirektor und den Direktoren. Der Vorstand führt die Geschäfte der Gesellschaft unter der Aufsicht des Verwaltungsrates[4]).



Anlage 11.

Die Geschäftsstellen der Gesellschaft sind:

a. Hauptverwaltung[5]) (HV). Zum Geschäftskreis der HV gehören besonders: Die Regelung der allgemeinen Verkehrs-, Finanz- und Personalpolitik; kaufmännische und technische Maßnahmen von grundlegender Bedeutung, vornehmlich grundlegende Fragen der Beschaffung

---

schäftsanweisungen der DR vorbehalten sind oder die er im Einzelfalle zu behandeln wünscht.

Der Vorstand führt die Geschäfte der DR. Er besteht aus dem Generaldirektor und weiteren Vorstandsmitgliedern, deren Aufgaben von einem Staatssekretär und Ministerialdirektoren wahrgenommen werden.

Im Reichsverkehrsministerium werden die Geschäfte der Leitung der DR in den Eisenbahnabteilen geführt.

Die Aufgaben der übrigen Dienststellen sind im wesentlichen die gleichen geblieben.

[4]) § 17, Ziff. 1 der Gesellschaftssatzung. Absatz II, Ziff. 6 der Geschäftsordnung. Vgl. auch wegen der Neuregelung der DR die Anm. in Fußn. 1 und 3, S. 71 u. 72.

[5]) Abs. III, Ziff. 10—13 Geschäftsordnung.

und Konstruktion; die Verteilung der Mittel, die Festsetzung allgemeiner Dienstvorschriften für die Bediensteten, für das Kassen- und Rechnungswesen, für die Dienstzweige des Betriebes, Verkehrs und Baues; die Vertretung der Gesellschaft gegenüber dem Verwaltungsrat, auch die Vorberatung aller Vorlagen an diesen und in die Vertretung der Gesellschaft gegenüber der Aufsichtsbehörde.

b. Reichsbahndirektion (RBD), Reichsbahn-Zentralämter, Oberbetriebsleitungen und Werbeamt.

Die RBD'en leiten die Geschäfte in den Bezirken, vor allem die Betriebs- und Verkehrsabwicklung. Die HV kann die Erledigung bestimmter Geschäfte für mehrere zentrale Ämter besonderen geschäftsführenden Reichsbahndirektionen oder Oberbetriebsleitungen übertragen[6]).

Einzelnen „Geschäftsführenden Reichsbahndirektionen" ist die Geschäftsführung auf verschiedenen Gebieten, wie Werkstättenwesen, Wärmewirtschaft, Beschaffung, Fernmeldewesen, Unterrichts- und Bildungswesen, Tarifgestaltung, Verkehrskontrolldienst usw., für mehrere Reichsbahndirektionen übertragen.

Die Reichsbahn-Zentralämter erledigen zentral eine Anzahl von Geschäften, besonders der bautechnischen und der maschinellen Konstruktion, der Beschaffung, des Wagendienstes, der Abrechnung, des Unterrichtswesens usw., für das ganze Reichsbahngebiet oder einen bestimmten abgegrenzten Teil[7]).

Die Oberbetriebsleitungen haben für ihren Bereich Aufgaben des Betriebs- und Verkehrsdienstes, die auf mehrere Reichsbahndirektionsbezirke übergreifen. Sie sollen im Betriebs- und Beförderungsdienst die Leistungsfähigkeit heben, sowie die Einheitlichkeit und Wirtschaftlichkeit fördern.

Das Reichsbahn-Werbeamt für den Personen- und Güterverkehr hat zentrale Aufgaben der Verkehrswerbung für den gesamten Reichsbahnbereich.

c. Reichsbahn-Ämter und Reichsbahn-Ausbesserungswerke (RAW).

Die Reichsbahn-Ämter haben in ihrem Bezirk auf den ihnen zugewiesenen Fachgebieten die Ausführung des örtlichen Dienstes durch die Dienststellen zu leiten und zu überwachen. Es werden unterschieden: Betriebsämter für den Betriebs- und Baudienst, für den Verkehrsdienst, Maschinenämter für den Betriebsmaschinendienst und den kleineren Ausbesserungsdienst, Neubauämter für große Neubauten, Bauämter für den Hochbaudienst, Abnahmeämter für die Bauüberwachung und Abnahme der von den Reichsbahn-Zentralämtern und teilweise von den RBD'en beschafften Fahrzeuge, Stoffe, Geräte, Werkzeuge und Maschinen[8]).

---

[6]) Geschäftsanweisung für die Reichsbahn-Direktionen. Gültig vom 1. Juni 1927. Abgedr.: „RB 1927, H. 22, S. 377 ff." Abs. III, Ziff. 14 der Geschäftsordnung.

[7]) Geschäftsanweisung für die Reichsbahn-Zentralämter. Gültig vom 28. November 1930. Abgedr.: „RB 1930", H. 49 (Sonderheft).

[8]) Geschäftsanweisung für die Amtsvorstände der Reichsbahn. Gültig vom 1. Febr. 1932. Abgedr.: „RB 1932, H. 3, S. 58 ff."

Die RAW'e haben die planmäßige Untersuchung und die größere Ausbesserung der Fahrzeuge usw. unter Leitung der „Geschäftsführenden Direktionen für das Werkstättenwesen" (GDW) auszuführen. Ihre Tätigkeit erstreckt sich zum Teil nur auf bestimmte Gattungen von Fahrzeugen (z. B. Lokomotivwerke oder Wagenwerke), zum größten Teil aber auf sämtliche vorkommenden Ausbesserungsarbeiten.

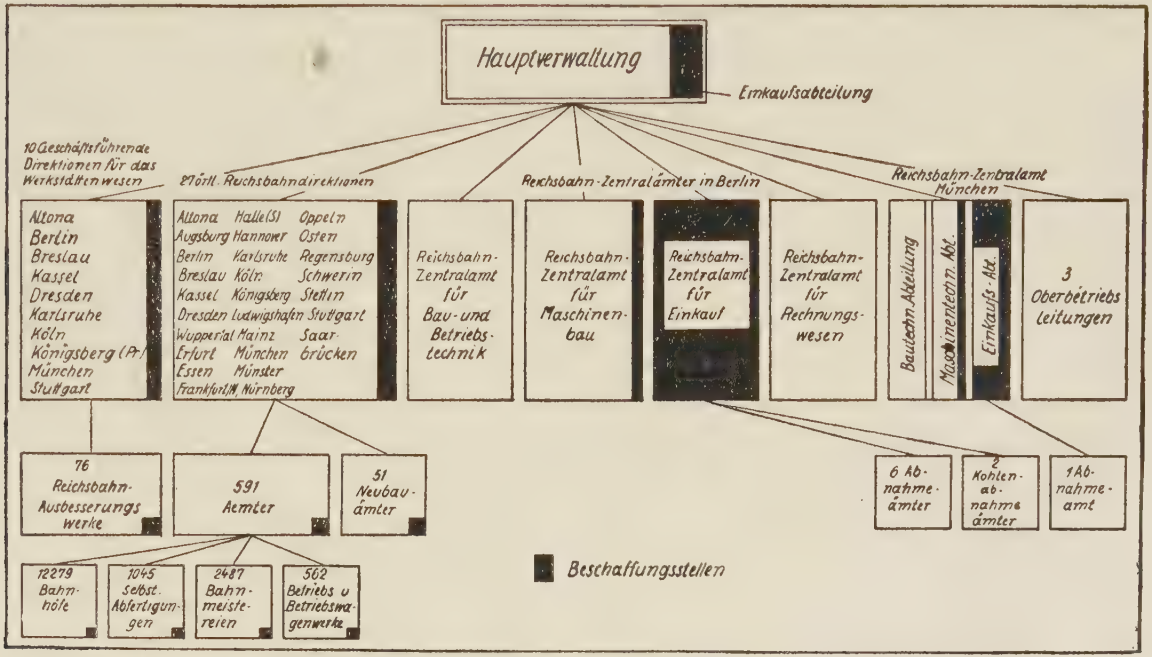
d. Dienststellen. Die Dienststellen haben auf den ihnen zugewiesenen Fachgebieten den örtlichen Dienst nach den Weisungen der RBD'en und den zuständigen Ämtern auszuführen. Mit ganz wenig Ausnahmen (z. B. Telegraphen- und Stellwerkwerkstätten) sind die Dienststellen einem Amt unterstellt. Es werden in der Hauptsache unterschieden: Betriebsdienststellen, nämlich Bahnhöfe und Haltepunkte; Verkehrsdienststellen, nämlich Güter- und Gepäckabfertigungen, Fahrkartenausgaben, Bahnhofskassen; Baudienststellen, nämlich Bahnmeistereien, Stellwerksbahnmeistereien und Oberbaustoff-, Weichen- und Schwellenlager; Maschinendienststellen, nämlich Bahnbetriebswerke, Bahnbetriebswagenwerke, Fahrleitungsmeistereien, Gaswerke, Wasser- und Wärmekraftwerke.

Wenn wir den Aufbau der Betriebsorganisation überschauen, so gleicht das Gesamtbild dem einer Pyramide. Ihren Unterbau bildet die Organisationsstufe der Betriebsdurchführung — d. Dienststellen —, darauf baut sich auf die Stufe der Betriebsüberwachung — c. Reichsbahn-Ämter und Reichsbahn-Ausbesserungswerke —, es folgt die der Verwaltung — b. Reichsbahndirektionen, Reichsbahn-Zentralämter, Oberbetriebsleitungen und Werbeamt — und schließlich als Spitze die Organisationsstufe der Leitung — a. Hauptverwaltung —.

Auf der kurz umrissenen Betriebsorganisation baut sich nunmehr die Beschaffungsorganisation auf, wie im einzelnen aus der folgenden Übersicht hervorgeht. (Anlage 12, S. 76). In der Hauptverwaltung besteht eine besondere Einkaufsabteilung, der die Leitung des gesamten Beschaffungswesens für das ganze Reichsbahngebiet obliegt. Auf der Organisationsstufe der Verwaltung befinden sich die zentralen Beschaffungsstellen, nämlich das Reichsbahn-Zentralamt für Einkauf (RZE) in Berlin, das Reichsbahn-Zentralamt München (RZA München) und die zentralen Länderbeschaffungsstellen — RBD'en Dresden, Karlsruhe und Stuttgart[9]) —; ferner die Gruppenbeschaffungsstellen, nämlich die zehn GDW'en; schließlich noch die Einzelbeschaffungsstellen, nämlich die 27 örtlichen RBD'en. Auf der Organisationsstufe der Betriebsüberwachung und der Betriebsdurchführung finden wir die weiteren, den RBD'en unterstellten Einzelbeschaffungsstellen, die jedoch, wie wir später sehen werden, von untergeordneter Bedeutung sind. Die Aufgaben und die örtliche sowie sächliche Zuständigkeit der einzelnen Beschaffungsstellen seien in den weiteren Ausführungen näher umschrieben.

---

[9]) Die zentralen Länderbeschaffungsstellen sind im Laufe des Jahres 1936 aufgehoben worden.



Die Eingliederung der Beschaffungsstell in die Organisation der Deutschen Reichsbahn.

Anlage 12.

2011. Die einzelnen Beschaffungsstellen und ihre Zuständigkeit.

20110. Die überwachende Tätigkeit der Einkaufsabteilung der Hauptverwaltung.

Die Einkaufsabteilung der HV leitet und überwacht in enger Zusammenarbeit mit der Finanzabteilung und den für die Betriebsführung, Konstruktion und Unterhaltung zuständigen Abteilungen der HV das Beschaffungswesen der DR. Eine unmittelbare Beschaffungstätigkeit übt sie nicht aus; sie gibt vielmehr den Beschaffungsstellen den Rahmen von Fall zu Fall an, in dem die Beschaffungen erfolgen können, und behält sich bei den wichtigen Beschaffungen die Entscheidung vor, z. B. die Genehmigung der Preise für Kohle, Fahrzeuge, Oberbaustoffe und für die Verträge auf längere Sicht. Außerdem sind ihr alle Fragen von grundsätzlicher Bedeutung zur Entscheidung vorbehalten. Alle Bestände, insbesondere an Kohlen, Oberbau-, Betriebs- und Werkstoffen, an Ersatzstücken und Geräten sowie an Fahrzeugen, werden von ihr laufend überwacht und bei Prüfung der Bedarfsanmeldungen der Beschaffungsstellen berücksichtigt; sie erteilt in diesem Zusammenhang auch die Richtlinien und die Genehmigung für die Abschreibung von Beständen. Unter Beurteilung der rückliegenden Verbrauchsziffern und der zu erwartenden künftigen Bestandsentwicklung setzt die Einkaufsabteilung die zulässigen Aufwendungen für die Beschaffung der einzelnen Beschaffungsstellen und Beschaffungsobjekte fest[10]).

Die Einkaufsabteilung hat ferner die Aufgabe, die Reichsbahnaufträge zeitlich und örtlich auf die einzelnen Industriezweige unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen und sozialpolitischen Gesichtspunkte zu verteilen[11]). Um hierzu vorweggreifend einiges anzuführen, sollen die Aufträge gleichmäßig auf das Jahr und zum erheblichen Teil gerade auf die Wintermonate verteilt werden. So werden die Oberbaustoffe, die man erst im Frühjahr zum Einbau benötigt, bereits im vorangehenden Herbst mit weitgestellten Lieferfristen bestellt, damit in den Wintermonaten für die betreffenden Betriebe eine gleichmäßige Beschäftigung sichergestellt ist. Wo z. B. Steinschlag auf der freien Strecke gelagert werden kann, muß der Abruf in gleichmäßig verteilten Mengen ebenfalls in den Wintermonaten erfolgen. Soweit es vertretbar ist, wird ein großer Teil der Lokomotivkohlen in den Sommermonaten beschafft, da sich während dieser Zeit der Ausfall der übrigen Wirtschaft stark bemerkbar macht. Der offenbar schwierige örtliche Ausgleich, den man in früheren Jahren treffend als partikularen Quotenkampf bezeichnet hat, erfordert eine verständnisvolle Zusammenarbeit mit dem Reichswirtschafts- und Arbeitsministerium und den einzelnen Beschaffungsstellen der öffentlichen Hand, wie Reichspost, Reichskriegsministerium u. dgl. m.

Z. Zt. steht die deutsche Ausfuhr im Mittelpunkt der Wirtschaftspolitik. Die Einkaufsabteilung erteilt daher den Beschaffungs-

---

[10]) Näheres vgl. Abschn. 2211, S. 236.
[11]) Näheres vgl. Abschn. 2311, S. 266.

stellen von Fall zu Fall Anweisungen, daß die Unternehmer, welche sich besonders dem Auslandsgeschäft widmen und demzufolge Devisen hereinbringen, besonders bei der Vergebung zu berücksichtigen sind. Andererseits wird die planmäßige Umstellung von Auslandserzeugnissen auf technisch vollwertige Heimstoffe von der Einkaufsabteilung überwacht[12]).

Der Einkaufsabteilung obliegt weiterhin die Regelung des Beschaffungs- und Abnahmeverfahrens. Zu dieser Aufgabe gehören u. a. auch alle Grundlagen für die Ausschreibung, für die Aufstellung der Verträge und deren Abwicklung, die Vereinheitlichung der Lieferungsbedingungen u. dgl. m. Nähere Einzelheiten hierzu werden die folgenden Ausführungen bringen[13]).

20111. Die zentralen Beschaffungsstellen.

Während die Einkaufsabteilung der HV nur eine mittelbare Beschaffungstätigkeit ausübt, liegt die Beschaffung selbst in Händen der verschiedenen zentralen, Gruppen- und Einzelbeschaffungsstellen, wie im einzelnen aus der folgenden Darstellung (Anlage 13, S. 79) hervorgeht. Die zentralen Beschaffungsstellen sind, wie bereits angeführt, das Reichsbahn-Zentralamt für Einkauf (RZE), das Reichsbahn-Zentralamt München und die Länderbeschaffungsstellen — RBD'en Dresden, Karlsruhe und Stuttgart —[14]).

Das RZE ist unter den zentralen Beschaffungsstellen zugleich die größte Stelle und darüber hinaus das größte Beschaffungsamt der Verwaltungen der öffentlichen Hand. Der Anteil des RZE an der zentralen Beschaffung beträgt etwa 80%; es dürfte daher angebracht sein, einen kurzen Überblick über die Entwicklung dieser Beschaffungsstelle zu geben. Das bereits im Jahre 1907 geschaffene Eisenbahn-Zentralamt hatte für den Bezirk der ehemals preußisch-hessischen Eisenbahndirektionen zu beschaffen. Es hatte fernerhin Musterentwürfe aufzustellen, Versuche durchzuführen und für den Ausgleich der Güterwagen zu sorgen[15]). Im Laufe der Jahre wurde die Beschaffungszuständigkeit immer mehr erweitert, da die zentrale Beschaffung größere Vorteile bot als die Beschaffung durch die damals bereits bestehenden Gruppendirektionen — entsprechend den heutigen geschäftsführenden Direktionen — und den einzelnen Direktionen einschließlich der ihnen unterstellten Dienststellen. Vollends im Krieg mußte im Hinblick auf die Zwangswirtschaft, den Verkehr mit den Kriegsindustrien u. dgl. m., die Zentralisation immer weiter durchgeführt werden[16]).

[12]) Näheres hierzu vgl. Abschn. 2321, S. 295.
[13]) Näheres hierzu vgl. Abschn. 2029 und 2021, S. 111 ff. und 115 ff.
[14]) Vgl. Anmerkung in Fußn. 9, S. 75.
[15]) Näheres über die Aufgaben vgl.: Sarter-Kittel a. a. O., S. 274. Hoff: Fünfundzwanzig Jahre Eisenbahnverwaltungsordnung. Berlin 1920, S. 38 ff.
[16]) Näheres vgl. Jahrbuch des Deutschen Verkehrswesens, Bd. 2, Berlin 1922, S. 28.

A Zentraler Einkauf		B Gruppen-Einkauf (für die GDW Bezirke)		C Einzel-Einkauf
Reichsbahn-Zentralamt für Einkauf	Gesamtes Reichsbahngebiet, soweit nicht durch besondere Regelung Zuständigkeit auf Teilgebiete beschränkt	Reichsbahndirektion Altona	Altona, Hann., Münster Oldenburg, Schwerin	Alle 28 Reichsbahndirektionen je für ihren Bereich
		Reichsbahndirektion Berlin	Berlin, Osten, Stettin	
Reichsbahn-Zentralamt München		Reichsbahndirektion Breslau	Breslau, Oppeln	
		Reichsbahndirektion Kassel	Kassel, Frankfurt, Mainz	
Reichsbahndirektion Dresden	Sachsen	Reichsbahndirektion Dresden	Dresden, Halle, Erfurt	
		Reichsbahndirektion Köln	Köln, Essen, Trier, Wuppertal	
Reichsbahndirektion Karlsruhe	Baden	Reichsbahndirektion Königsberg	Königsberg	
		Reichsbahndirektion Stuttgart	Stuttgart	
Reichsbahndirektion Stuttgart	Württemberg	Reichsbahndirektion München	5 bayerische Reichsbahndirektionen	
		Reichsbahndirektion Karlsruhe	Baden	

Die Beschaffungsstellen der Deutschen Reichsbahn

Anlage 13.

Die Organisation des Eisenbahn-Zentralamts war dem Aufbau der Direktionen angepaßt. Der Präsident hatte für die einheitliche Erledigung der Geschäfte zu sorgen. Als im Jahre 1924 das Unternehmen „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" gebildet und in der HV eine Einkaufsabteilung geschaffen wurde, erfolgte eine Aufgliederung des Eisenbahn-Zentralamtes in 12 abgegrenzte Abteilungen, die nunmehr in enger Verbindung mit der HV standen. Im Jahre 1931 erfolgte dann eine weitere Umorganisation, wobei vier selbständige Reichsbahn-Zentralämter gebildet wurden, die der HV unmittelbar unterstellt und den RBD'en gleichgeordnet sind. An der Spitze eines jeden Reichsbahn-Zentralamts, die im einzelnen aus der Übersicht (Anlage 14, S. 81) zu ersehen sind, steht ein Amtsleiter. Die vier Reichsbahn-Zentralämter arbeiten sehr weitgehend zusammen, obwohl jedes für sich eine selbständige Dienststelle ist. Auf weitere Einzelheiten soll in diesem Zusammenhang nicht eingegangen werden[17]).

Die Gliederung des RZE ergibt sich nach drei großen Gesichtspunkten: „Eisen, Fahrzeuge und Sonstiges", denen drei Abteilungen mit den Bezeichnungen „E", „F" und „S" entsprechen[18]). Jede Abteilung wird von einem Direktor geleitet, der gleichzeitig ein Dezérnat verwaltet. Die Spitze des RZE bildet der Amtsleiter, der z. Zt. zugleich auch Direktor des Reichsbahn-Zentralamts für Maschinenbau ist.

Aus dem geschilderten Aufgabenbereich geht hervor, daß neben der zentralen Beschaffung zahlreiche Arbeitsgebiete, die unmittelbar und mittelbar mit dem Beschaffungswesen in Verbindung stehen, von dem RZE mit erledigt werden. Dazu gehört u. a. die Aufstellung und Abwicklung von Umarbeitungsverträgen sowie die Abnahme der beschafften Gegenstände; die Verwaltung der Beschaffungsmittel, die Aufstellung grundsätzlicher Lieferungsbedingungen, die Bearbeitung der Preisbildungs- und sonstigen Fragen, die Überwachung der Stoffbewegung, die Verwaltung der Schwellenlager usw. Auch das wichtige Gebiet der Alt-Stoff- und Rohstoffwirtschaft ist unter Überwachung der Einkaufsabteilung der HV dem RZE in Zusammenarbeit mit dem Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau übertragen worden.

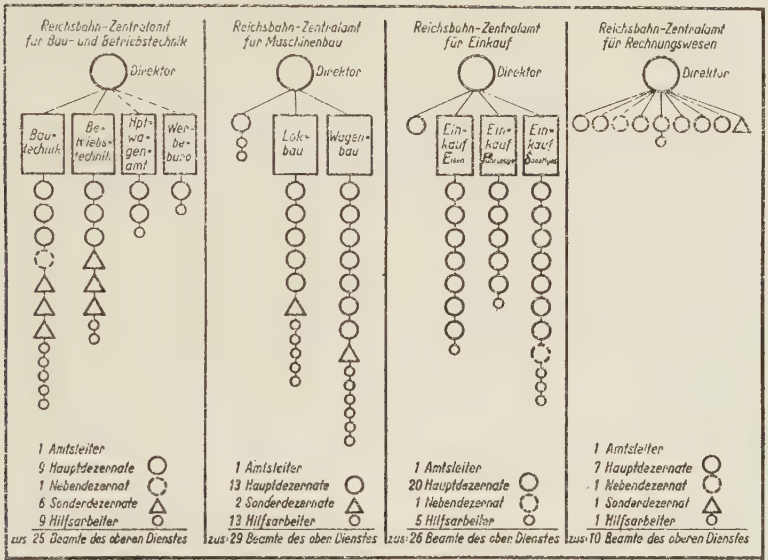
Was nun die Beschaffung selbst betrifft, so erstreckt sich die örtliche Zuständigkeit des RZE auf das gesamte Reichsgebiet und nicht nur, wie bei den übrigen Beschaffungsstellen — ausgenommen das Reichsbahn-Zentralamt München (RZA München) —, auf Teilgebiete. Die sachliche Zuständigkeit des RZE geht sowohl aus dem weiter oben umschriebenen Aufbau der einzelnen Abteilungen mit ihren unterstellten Dezernaten als auch im näheren aus der folgenden Übersicht (Anlage 15, S. 82) hervor. Im einzelnen ist hierzu noch folgendes zu sagen: Die Personen-, Gepäck-, Post- und Güterwagen werden ausschließlich für das ganze Reichsbahngebiet vom RZE beschafft; ebenso ein Teil der Triebwagen und der größte Teil der Dampflokomotiven. Die Beschaffung sämt-

---

[17]) Näheres vgl.: „Verzeichnis der Reichsbahn-Aemter, -Werke und Dienststellen". 6. Ausg. Berlin 1935. (Verlag Dreyer u. Co.).

[18]) Geschäftsplan der Reichsbahn-Zentralämter vom 22. Febr. 1934.

licher Straßenkraftfahrzeuge obliegt ebenfalls dem RZE, und zwar in enger Zusammenarbeit mit dem jetzigen Reichskriegsministerium, welches die seit 1927 bestehende Auskunftsstelle von seinem Vorgänger — dem Reichswehrministerium — übernommen hat. Die Auskunftstelle, mit der sämtliche Verwaltungen der öffentlichen Hand zusammenarbeiten, berät nicht nur die einzelnen Verwaltungen bei der Beschaffung von Kraftfahrzeugen, Zubehör, Ersatzteilen und Betriebsmittel, sondern stellt auch Vertragsbedingungen für Bestellung, Lieferung, Abnahme und Bezahlung sowie einheitliche Gewährleistungsvorschriften auf[19]).



Anlage 14.

Von den Ersatzstücken für Fahrzeuge wird der größte Teil vom RZE beschafft, welches mit den in Frage kommenden Lieferfirmen langfristige Mantelverträge abschließt, so z. B. für Treibradsätze, Kuppelradsätze, Laufradsätze, Radsätze für Tender, Schrauben- und Sicherheitskupplungen, Hülsenpuffer, den größten Teil der Austauschbauteile für Personen-, Gepäck- und Güterwagen außer für Großgüterwagen[20]), kurzum für alle genormten Ersatzstücke.

[19]) Vgl. Handbuch der Rationalisierung a. a. O., S. 1046.
Gärtner: Das behördliche Beschaffungswesen. Diwiv-Blätter, H. 6, S. 37. Berlin 1928.

[20]) Vgl. Dienstvorschrift für den Einkauf und die Bewirtschaftung der Ersatzstücke für Fahrzeuge a. a. O., S. 7 ff.

	A Zentraler Einkauf Reichsbahn-Zentralamt für Einkauf, Berlin. Reichsbahn-Zentralamt München. Ländereinkaufsstellen	B Gruppen-Einkauf Die geschäftsführenden Reichsbahndirektionen für das Werkstättenwesen	C Einzel-Einkauf Alle Reichsbahndirektionen je für ihren Bereich
Fahrzeuge	Dampf- u. elektr. Lokomotiven, Personen-, Post-, Gepäck- und Güterwagen, Triebwagen	—	–
Ersatzstücke für Fahrzeuge	Radsätze, Zugvorrichtungen, Puffer Treib- und Kuppelstangen, Kesselarmaturen, Feuerbuchsteile, alle genormten Ersatzstücke	Alle Ersatzstücke für Fahrzeuge, soweit nicht zentraler Einkauf vorgesehen	– –
Betriebsstoffe	Kohlen, flüss. Brennstoffe, Schmieröle, Glühlampen, Glühstrümpfe, Karbid, Lampenzylinder, Putzwolle, flüss. Seife, Metallweichpackungen	Brennholz, Sauer- u. Wasserstoff feste Seife, Soda, Putztücher	Azetylen, Hahnschmiere, Glaspap. Kupferpole, Chemikalien aller Art
Baustoffe	Stahldraht, u. Drahtseile f. Weichen- u. Signalstellwerke, Signalfarben, Signalgläser u. Laternen m. Zubehör Warnkreuze	– –	Sonstige Baustoffe
Oberbaustoffe	Schwellen aus Holz u. Stahl, Schienen Kleineisen, Weichen	—	Kies und Steinschlag
Stoffe für elektr. Anlag.	Telegraphenstangen, verzinkt. Eisendraht, Fahrleitungsstoffe	—	Alle anderen Stoffe für elektr. Anlagen
Werkstoffe	Walzeisen, Schrauben, Bolzen, Niete Rohre, Radreifen, Bremsklötze, Roststäbe, Lagermetall, Zinn, Glas, Gummi- u. Dichtungsstoffe, Webstoffe, Farben	Werkholz, Messingstoffe, Schamottestein, Leder, Deckenanstrichstoffe Abziehbilder, Lampenteile	—
Schreib- und Zeichenstoffe	—	—	Sämtl. Schreib- und Zeichenstoffe (Gruppendirektionen für Drucksachenbeschaffung)
Geräte und Werkzeuge	Schienenkraftträder, Bahnmeisterwagen Zungensperren für Weichen, Oberbaugeräte, Bettwäsche, Handtücher, Büromasch., Behälter, Funkempfangs- und Sendegeräte	Werkzeuge aller Art wie Hämmer, Zangen, Schraubenschlüssel, Bohrer Meßwerkzeuge, Lehren, Waagen	Verkehrsgeräte wie Hand- u. Gepäckkarren, Elektrokarren, Anhänger
Maschinen u. maschinenart. Anlagen	—	Feld- und Werkbahnlokomotiven, Meß- u. Prüfmaschinen, Kraft- u. Werkzeugmaschinen, Hebezeuge f. Ausbesserungswerke	Maschinen aller Art für Betriebswerke und Bahnhöfe, Aufzüge u. Hebezeuge, Teile für Gas- und Wasseranlagen

Beispiele für die Zuständigkeit der Beschaffungsstellen der Deutschen Reichsbahn

Von den Betriebsstoffen werden Kohlen, Koks und Preßkohlen ebenfalls fast ausschließlich vom RZE beschafft; außerdem vornehmlich ein Teil der flüssigen Brennstoffe, Schmieröle, Glühlampen[21]), Putzwolle und dgl. m., und zwar für den Bereich der ehemaligen preußisch-hessischen Staatseisenbahnen[22]).

Von den Oberbaustoffen beschafft das RZE den weitaus größten Teil der eisernen Oberbaustoffe — Schienen, Weichen, Schwellen, Kleineisenzeug — auf Grund des bereits erwähnten Mantelvertrages mit dem Stahlwerksverband. Weiterhin werden von den Stoffen für elektrische Anlagen, von den Werkstoffen (ausschl. Kohlen)[23]), Baustoffen[24]) sowie Geräten[25]) und Werkzeugen[26]) ein großer Teil vom RZE beschafft, wie im einzelnen aus der weiter oben beigefügten Übersicht (Anlage 15, S. 82) hervorgeht.

Die Bedeutung des RZE für die zentrale Beschaffung ist nochmals aus der folgenden Darstellung (Anlage 16, S. 84) deutlich zu ersehen. Wir werden weiter unten, wenn wir die übrigen zentralen Beschaffungsstellen einer näheren Betrachtung unterzogen haben, im einzelnen zusammenfassend auf die Richtlinien für die zentrale Beschaffung zurückkommen.

Neben dem RZE ist das RZA München, welches am 1. November 1933[27]) errichtet wurde, eine weitere zentrale Beschaffungsstelle. Es ist der HV unmittelbar unterstellt. Die Zuständigkeiten des RZA München entstammen zum Teil dem Aufgabenkreis der vormaligen Gruppenverwaltung Bayern und deren zentralen Ämtern[28]). Hinzu kamen weitere Aufgaben bestimmter Art, insbesondere Beschaffungszuständigkeiten im Wege der Dezentralisation von anderen zentralen Stellen. Der Wirkungskreis des RZA München erstreckt sich demnach nicht nur auf den Bereich des Reichsbahnnetzes in Bayern, sondern greift vielfach auf das ganze Reichsbahngebiet über.

---

21) Hier besteht für die Beschaffung der Verwaltungen der öffentlichen Hand eine Auskunftsstelle beim Reichspost-Zentralamt. Vgl. Handbuch der Rationalisierung a. a. O., S. 1046.

22) Vgl. Verzeichnis der Werkstoffe a. a. O., S. 8 ff. In diesem Verzeichnis ist für die einzelnen Betriebsstoffe die sachliche Zuständigkeit der verschiedenen Beschaffungsstellen genau festgelegt.

23) Näheres vgl. Verzeichnis der Werkstoffe a. a. O., S. 8 ff.

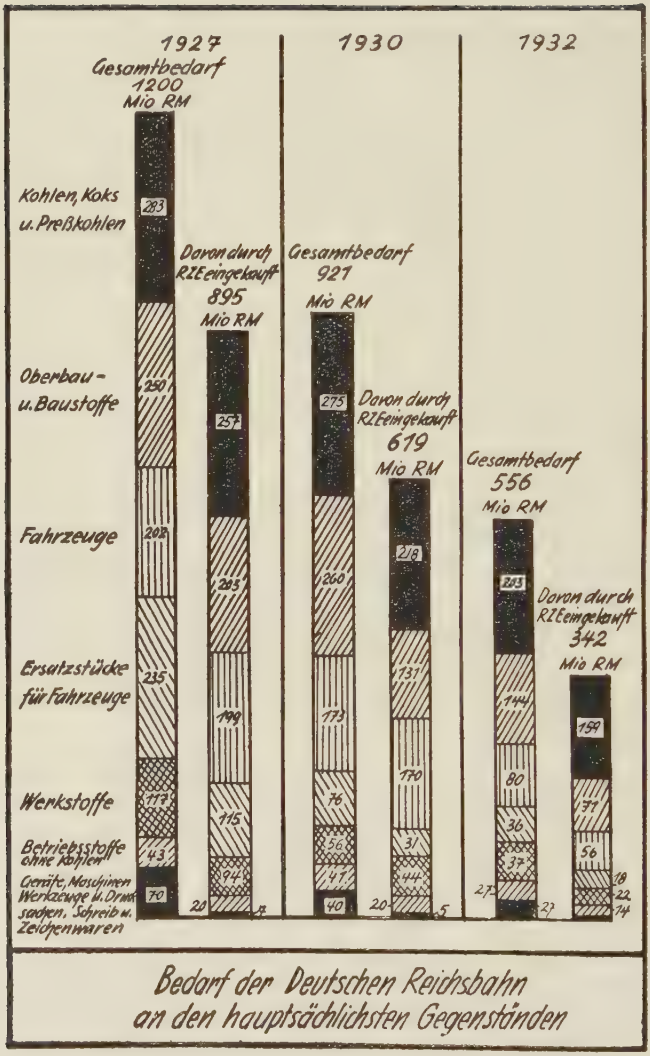
24) Näheres vgl. Verzeichnis der Geräte a. a. O., S. 25 ff.

25) Näheres vgl. Verzeichnis der Baustoffe a. a. O., S. 8 ff.

26) Näheres vgl. Verzeichnis der Werkzeuge a. a. O., S. 13 ff.

27) Durch Auflösung der Gruppenverwaltung Bayern, die organisatorisch zwischen den bayerischen Reichsbahndirektionen und der HV stand. Näheres hierzu vgl.: Weißbuch 1933 a. a. O., S. 124. Die neue Organisation der Reichsbahn in Bayern. RB 1933, H. 41, S. 841 und 844 ff. Reichsbahn-Zentralamt München. RB 1933, H. 44, S. 913/14. Neugliederung der Reichsbahnbehörden in Bayern, Aufhebung der Gruppenverwaltung Bayern, ZVMEV 1933, No. 42, S. 860.

28) Vgl. Sarter-Kittel a. a. O., S. 275.



Anlage 16.

Das RZA München gliedert sich in eine bautechnische und maschinentechnische Konstruktionsabteilung, zu denen als dritte eine Einkaufsabteilung kommt. Außer diesen drei Abteilungen betehen noch 3

besondere Verwaltungsdezernate, die dem Amtsleiter unmittelbar unterstehen[29]).

Beschafft werden vom RZA München im einzelnen für das gesamte Reichsbahngebiet: Die motorisch betriebenen Oberbaugeräte, nach besonderer Anordnung der HV motorisch betriebene Geräte aller Art, ein Teil der Dampflokomotiven, ferner Verbrennungstriebwagen, Kleinlokomotiven, Oberleitungstriebwagen, Speichertriebwagen, Steuer- und Beiwagen, Bahndienstwagen, Behälter; weiterhin die genormten Teile für Fahr- und Speiseleitungen, die dem RZA München zugeteilten Betriebsstoffe, wie Putzwolle, Karbid usw., Werkstoffe, Normteile für Wagen und Lokomotiven.

Für den süddeutschen bzw. bayrischen Bezirk a) werden beschafft: Die eisernen Oberbaustoffe des Reichsbahnoberbaus und der Länderbauarten, die Reichsbahnweichen und deren Ersatzteile, die nicht motorisch betriebenen Oberbaugeräte, Stoffe und Bauteile für Sicherungsanlagen, Betriebs- und Werkstoffe, Geräte und Werkzeuge für Werkstättenbedarf, Werkholz, Telegraphenmasten, Holzschwellen und Holzschwellentränkstoffe, elektrische Heizkörper, Elektrokarren, Ersatzstücke, verschiedene Gußarten, wie Bremsklötze und Roststäbe, Feuerbuchskupfer; Stoffe für Starkstromanlagen, Kohlen, Treib- und Schmierstoffe u. dgl. m.

Zu dieser reinen Beschaffungszuständigkeit kommen, ähnlich wie beim RZE, weitere Aufgaben, wie z. B. Verwertung und Verkauf von Abfallstoffen und ausgemusterten Fahrzeugen, Versuche mit Lagermetallen, Bewirtschaftung der Putzwolle, Aufarbeitung und Wiederverwendung von Altölen, Bewirtschaftung der Feuerungsrückstände usw.

Zu dem RZE und dem RZA München treten noch die weiteren zentralen Länderbeschaffungsstellen, und zwar die RBD Dresden für Sachsen, die RBD Karlsruhe für Baden und die RBD Stuttgart für Württemberg[30]).

Die örtliche Zuständigkeit erstreckt sich bei den Länderbeschaffungsstellen also nur auf bestimmte Gebiete des Reichsbahnbezirks; die sachliche Zuständigkeit ist im Laufe der Jahre immer weiter eingeschränkt worden, so daß der Begriff „zentral", wie bereits weiter oben ausgeführt, heute nicht mehr angebracht erscheint. Sie beschaffen vornehmlich noch solche Gegenstände, wie Baustoffe, Oberbaustoffe, Ersatzstücke für Fahrzeuge u. dgl. m., die auf Grund der noch vorhandenen Sonderbauarten der Fahrzeuge, des Oberbaus und der sonstigen betriebstechnischen Anlagen, die von den ehemaligen Staatseisenbahnen übernommen worden sind, benötigt werden. Der Anteil an der zentralen Beschaffung beträgt für die Länderbeschaffungsstellen zusammen etwa 10%. Von 100 Lokomotiven werden etwa 90 vom RZE, 8 vom RZA München und 2 von der RBD Stuttgart beschafft.

---

[29]) Vgl. Geschäftsplan des RZA München; ferner auch: Reichsbahn-Zentralamt München a. a. O., Verzeichnis der Reichsbahn-Aemter, -Werke und -Dienststellen a. a. O., S. 10/11.

[30]) Vgl. Anmerkung im Fußn. 9, S. 75.

Eine Besonderheit besteht für die Beschaffung von Büromaschinen insofern, als sie einer weiteren zentralen Beschaffungsstelle übertragen ist, und zwar dem Reichsbahn-Zentralamt für Rechnungswesen (RZR), dessen Schwergewicht, wie schon sein Name sagt, in der Erledigung der zentralen Rechnungsangelegenheiten zu suchen ist[31]). Es lag daher sehr nahe, dem RZR aus Zweckmäßigkeitsgründen die Beschaffung der Büromaschinen und die sonstigen damit zusammenhängenden Fragen zu übertragen. Das RZR schließt für alle zur Beschaffung freigegebenen Büromaschinen Mantelverträge ab, deren vereinbarten Lieferungsbedingungen und Preise für alle Stellen der DRG und der Reichsautobahnen gelten. Es sei in diesem Zusammenhang und gleichzeitig zur Ergänzung unserer Ausführungen unter dem Abschnitt: „Grundsätzliches zu den einzelnen Beschaffungsobjekten"[32]) erwähnt, daß sich das RZR, soweit Büromaschinen behandelt werden, an den Arbeiten des Normungsausschusses, des Reichsausschusses für Lieferbedingungen, des Reichskuratoriums für Wirtschaftlichkeit und anderer öffentlicher und privater Einrichtungen dieser Art beteiligt. Auch vertritt das RZR die DR in der Arbeitsgemeinschaft für Bürowesen beim Reichsfinanzministerium.

Es bestehen somit, wenn wir einmal von der Sonderaufgabe des RZR absehen, 2 umfassende zentrale Beschaffungsstellen und weiterhin 3 „zentrale" Länderbeschaffungsstellen nebeneinander. Die sachliche Zuständigkeit der ersteren — des RZE und des RZA München — ist gegeneinander genau abgegrenzt, während bei den letzteren weniger die örtliche, als jedoch die sachliche Zuständigkeit ineinander übergehen. Es wird des öfteren von der DR geltend gemacht, daß die Tätigkeit mehrerer, nebeneinander bestehenden zentralen Beschaffungsstellen zu einem gesunden Wettbewerb führe. Das trifft u. E. jedoch nur zu, wenn bei den einzelnen Stellen der Beschaffungsumfang annähernd gleich ist. Bei dem überragenden Anteil des RZE an der zentralen Beschaffung werden die kleineren Aufträge der übrigen zentralen Beschaffungsstellen von den Firmen oft nur als Zusatzaufträge angesehen, die dann im allgemeinen zu gleichen Preisen oder u. U., wenn man eine mengenmäßige Erhöhung des Hauptauftrages unterstellt, zu niedrigeren Preisen angenommen werden können. Es kommt daher für die Durchführung eines gesunden Wettbewerbs vor allem darauf an, daß für die Beschaffung derselben Objekte sowohl die eine als auch die andere zentrale Stelle in einem annähernd

---

[31]) Hierzu gehören :
a. Die Abrechnung der Beschaffungen und Verkäufe des RZE,
b. Die zentrale Abrechnung unter den Reichsbahnbezirken,
c. Die Abrechnung der Werkstättenleistungen an Mitropa-Wagen mit der Mitropa, die Abrechnung der Leistungen der Abnahmeämter mit den Reichsautobahnen,
d. Die Verwaltung und Vereinheitlichung der Drucksachen,
e. das gesamte Lochkartenwesen,
f. das weite Gebiet der Statistik.

[32]) Vgl. Abschn. 20020, S. 48 ff.

gleichen Verhältnis zuständig ist, wie dies z. T. beim RZE und RZA München in den letzten Jahren festgelegt wurde.

20112. Die Gruppenbeschaffungsstellen.

Die gruppenweise Beschaffung wird zunächst von den „Geschäftsführenden Direktionen für das Werkstättenwesen" (GDW) vorgenommen, die je das Werkstättenwesen mehrerer örtlicher Direktionen zusammengefaßt verwalten, wie im einzelnen aus der weiter oben beigefügten Darstellung (Anlage 13, S. 79) zu ersehen ist. Bereits bei den früheren preußisch-hessischen und bayrischen Staatseisenbahnen gab es derartige Gruppenbeschaffungsstellen, die für eine Gruppe von Direktionen bzw. Werkstätteninspektionen vornehmlich Betriebsstoffe, Baustoffe und Werkstoffe beschafften. In Preußen-Hessen waren Gruppendirektoren:

Köln für: Köln, Elberfeld, Essen, Mainz und Trier.
Hannover für: Hannover, Altona, Kassel, Erfurt, Münster.
Breslau für: Breslau und Oppeln.
Das Eisenbahn-Zentralamt (1907) für: Berlin, Berlin-Osten, Stettin, Halle, Königsberg, Magdeburg.

In Bayern beschafften gruppenweise:

Betriebsstoffe:	Werkstätteninspektion I München für das rechtsrheinische Netz, Werkstätteninspektion Ludwigshafen für das linksrheinische Netz.
Oberbau- und Baustoffe:	Eisenbahndirektion Regensburg für das rechtsrheinische Netz, Eisenbahndirektion Ludwigshafein für das linksrheinische Netz.
Werkstoffe:	Werkstätteninspektion Augsburg für das rechtsrheinische Netz, Werkstätteninspektion Ludwigshafen für das linksrheinische Netz.

Von den GDW'en werden heute bei der DR gruppenweise solche Gegenstände beschafft, deren Erzeugungsstätten über das Reich verstreut sind, bei denen eine zentrale Beschaffung wegen der großen Vielseitigkeit oder wegen der Art des Bedarfsaufkommens nicht zweckmäßig sein würde, für die sich aber zur Erzielung niedriger Beschaffungspreise eine Zusammenfassung des Bedarfs für mehrere Bezirke lohnt. Es kommen hierfür u. a. in Frage alle Fahrzeugersatzstücke, soweit nicht die zentralen Beschaffungsstellen zuständig sind; z. B. Aschkasten für Lokomotiven, Stehbolzen, Absperrhähne für Hauptdampfleitungen, Luftpumpen, Nebenteile für Radsätze für Tender, für Treibradsätze und Kuppelradsätze u. dgl. m.[33]). Von den Betriebsstoffen werden u. a. beschafft: Brennholz, Sauerstoff, Wasserstoff, Seife, Streichhölzer[34]). Von den Werkstoffen: Werkholz, Messingstoffe, Hemmschuhteile, Schamottesteine, Bremsklötze, Roststäbe, Leder, Decken-

[33]) Näheres vgl.: Dienstvorschrift für den Einkauf und die Bewirtschaftung der Ersatzstücke für Fahrzeuge a. a. O., S. 7 ff.
[34]) Näheres vgl.: Verzeichnis der Betriebsstoffe a. a. O., S. 7 ff.

anstrich- und Dichtungsstoffe usw., also Gegenstände, die innerhalb des Fertigungs- und Ausbesserungsbetriebes laufend benötigt werden[35]). Von den Geräten und Werkzeugen: Hämmer, Zangen, Schraubenschlüssel, Bohrer, Metallwerkzeuge, Waagen u. dgl. m.[36]) (Vgl. Anlage 15, S. 82). Von den Maschinen und maschinenartigen Anlagen: Feld- und Werkbahnlokomotiven, Meß- und Prüfmaschinen, Kraft- und Werkzeugmaschinen, Hebezeuge für Ausbesserungswerke[37]). (Vgl. Anlage 15, S. 82).

Eine weitere gruppenweise Beschaffung ist für die Drucksachen sowie Schreib- und Zeichenstoffe z. T. durchgeführt. Der Drucksachenpreis, bezogen auf das einzelne Stück, ist bekanntlich umso niedriger, je höher die Auflage, d. h. die Menge der herzustellenden Drucksachen ist. Auch bei den Schreib- und Zeichenstoffen läßt sich durch die Zusammenfassung größerer Mengen ein weitaus günstigerer Beschaffungspreis erzielen als bei einer dezentralen Beschaffung, d. h. bei einer Bedarfsdeckung durch die einzelnen Verbrauchsstellen. Für den Bereich Preußen-Hessen sind sieben RBD'en als Beschaffungsstellen bestimmt, die neben dem Bedarf für den eigenen Bezirk auch den der ihnen zugeteilten Direktionen mit zu beschaffen haben. Es beschaffen:

RBD Berlin für sich selbst und die RBD'en Stettin, Altona und für die Reichsbahn-Zentralämter.
RBD Breslau für sich selbst und die RBD Oppeln.
RBD Erfurt für sich selbst und die RBD Halle.
RBD Osten (Frankfurt a. d. O.) für sich selbst und die RBD Königsberg.
RBD Hannover für sich selbst und die RBD'en Kassel und Münster.
RBD Köln für sich selbst und die RBD'en Elberfeld und Essen.
RBD Mainz für sich selbst und für die RBD'en Frankfurt a. M. und Saarbrücken.
Die RBD'en München und Ludwigshafen beschaffen für sich selbst und die übrigen bayrischen RBD'en — Augsburg, Nürnberg und Regensburg — sowie für die RZA München.
Ferner beschaffen die zentralen Länderbeschaffungsstellen
RBD'en Dresden, Karlsruhe und Stuttgart — für je ihren RBD-Bezirk und schließlich noch die RBD Schwerin für sich selbst[38]).

Es geht hieraus hervor, daß die gruppenweise Beschaffung nicht so durchgebildet ist, wie wir sie bei den GDW'en kennengelernt haben. Wie weit sich hier gleichwohl Reformmöglichkeiten ergeben, wird die weitere Entwicklung der DR zeigen[39]).

---

[35]) Näheres vgl.: Verzeichnis der Werkstoffe a. a. O., S. 11 ff.
[36]) Näheres vgl.: Verzeichnis der Geräte a. a. O., S. 25 ff.
Verzeichnis der Werkzeuge a. a. O., S. 9 ff.
[37]) Näheres vgl.: Verzeichnis der Maschinen und maschinenartigen Anlagen a. a. O., S. 11 ff.
[38]) Vgl. Verzeichnis der Schreib- und Zeichenstoffe. Ausg. Jan. 1928. DR Berlin 1928.
[39]) Vgl. Anmerkungen in Fußn. 1 und 3, S. 71 u. 72.

Es sei in diesem Zusammenhang erwähnt, daß sich beim RZR eine Drucksachenkartei befindet, die über die außerordentlich zahlreichen Dienstvorschriften Auskunft gibt. Dem RZR ist die Führung der Drucksachenkartei und die Verteilung der Drucksachenaufträge auf die Gruppendirektionen für Drucksachenbeschaffung übertragen. Den Vordrucken und Vorschriften, deren Entwürfe alle über das RZR zu leiten sind, wird durch Anwendung einheitlicher Richtlinien eine zweckmäßige Form unter Einhaltung der DIN-Abmessungen gegeben.

Auch für die Beschaffung des Steinschlages, die im allgemeinen den örtlichen RBD'en, also den Einzelbeschaffungsstellen, wie wir sie noch weiter unten näher umschreiben werden, obliegt, ist seit einigen Jahren eine gruppenweise Beschaffung eingeführt worden. Das Steinvorkommen ist in den einzelnen RBD-Bezirken sehr verschieden; einige RBD'en haben sehr reichliches und gutes Steinmaterial, wie z. B. Kassel, Frankfurt a. Main, Halle und Breslau; andere dagegen haben überhaupt keine geeigneten Steinbrüche, z. B. Königsberg, Altona, Schwerin, Berlin, Stettin. In den beiden letzten RBD-Bezirken wird allerdings Granitschlag, der im allgemeinen für Bettungsstoffe weniger geeignet ist, aus Moränen gewonnen.

Es hat sich im Laufe der Jahre als ungünstig erwiesen, daß verschiedene RBD'en ohne hinreichende Steinvorkommen ebenfalls an Steinbrüche zur Abgabe von Angeboten herangetreten, die schon für die RBD'en, in deren Bezirke sie liegen, Lieferungen übernommen oder Angebote abzugeben hatten. Es lag sehr nahe, daß der betreffende Steinbruchunternehmer den Abnehmer bevorzugte, der die höheren Preise zahlte, obwohl dies durch eine gegenseitige Auskunftseinholung hätte unterbleiben können. Die gruppenweise Beschaffung, die sich aus den genannten Umständen als notwendig erwies, besteht darin, daß jede RBD die in ihrem Bezirk gelegenen Brüche allein mit Aufträgen versehen darf. Die Nachbardirektionen, die über keine geeigneten oder nicht ausreichende Brüche verfügen, dürfen sich nicht mehr unmittelbar an die Brüche des Nachbarbezirkes wenden, sondern müssen ihren Bedarf bei der dafür zuständigen RBD anmelden, die dann die Beschaffung für sie miterledigt. Auf diese Weise wird sichergestellt, daß sowohl nur Material aus geeigneten Brüchen zur Lieferung gelangt als auch, was wohl das Wichtigste bei der gruppenweisen Beschaffung sein dürfte, günstigere Preise auf Grund der zusammengefaßten Mengen und der einheitlichen Angebotseinholung erzielt werden können. Die Steinschlagbeschaffungsdirektionen, die natürlicherweise ungleichmäßig auf das gesamte Reichsbahngebiet verteilt sind, ermitteln gegenseitig den Gesamtbedarf für sich selbst und die übrigen RBD'en und nehmen hiernach eine entsprechende Aufteilung vor, wobei sie sich laufend über die bezahlten Preise unterrichten.

Eine stärkere Zentralisation dürfte kaum durchführbar sein, da beim Steinschlag die örtliche Kenntnis des Steinvorkommens eine große Rolle spielt.

20113. Die Einzelbeschaffungsstellen.

Die sogenannte Einzel- oder auch dezentrale Beschaffung liegt in den Händen der 27 RBD'en je für ihren eigenen Bezirk. (Vgl. Anlage 12, S. 76). Es bleiben grundsätzlich hierfür diejenigen Beschaffungsobjekte, die im eigenen Bezirk greifbar sind, und für die sich eine zusammengefaßte Beschaffung nicht lohnen würde; so werden u. a. von den Betriebsstoffen beschafft: gebündeltes Brennholz, Kohlenanzünder, Uhrenöl, Azetylen, Glaspapier, Chemikalien aller Art für technische Zwecke, Chemikalien für Lichtdruck und Photographie, Arznei und Verbandstoffe u. dgl. m.[40]). Von den Baustoffen u. a.: Drahtgewebe für Bauzwecke aller Art, eiserne Beschläge für Türen und Fenster, Dachrinnen, Bauholz aller Art, Bausteine aller Art, Anstrich-, Leim- und Kittstoffe, Bauteile für Heizungs-, Lüftungs-, Wasserleitungs-, Wasch- und Badeanlagen, Bauteile für Be- und Entwässerungsanlagen u. dgl. m.[41]).

Die Bauvorhaben — Tief-, Hoch- und Eisenbau — werden ausschließlich von den einzelnen RBD'en vergeben. Weiterhin werden alle Stoffe für elektrische Anlagen, mit Ausnahme der Telegraphenstangen, des verzinkten Eisendrahtes und der Fahrleitungsstoffe von den RBD'en beschafft[42]). (Vgl. Anlage 15, S. 82). Von den Werkzeugen und Geräten werden beschafft: Abrichtwerkzeuge, Glätte-, Schleif- und Polierwerkzeuge, Schraubenschlüssel aller Art, Feinblechbearbeitungswerkzeuge und dgl. m.[43]); Betriebs- und Verkehrsgeräte — u. a. Fahrräder, Karren aller Art, Feldbahnwagen und Hunde, Wagen- und Lokomotivscheiben, Drehscheiben für Feldbahnen, Geräte für den Lokomotiv-, Kessel- und Maschinendienst —, Feld- und Gartenbaugeräte, Druck-, Setz- und Vervielfältigungsgeräte, Schutzkleidung u. dgl. m.[44]). Ferner werden Maschinen aller Art für Betriebswerke und Bahnhöfe, Aufzüge und Hebezeuge, Teile für Gas- und Wasseranlagen u. dgl. m.[45]) beschafft.

Neben den 27 örtlichen RBD'en, deren Zuständigkeit sich auf dem ihnen jeweils zugewiesenen Wirtschaftsbezirk erstreckt, sind die Bedarfsstellen auf der Organisationsstufe der Betriebsüberwachung — Betriebs-, Verkehrs-, Maschinen-, Bau- und Neubauämter sowie die einzelnen RAW'e — und der Betriebsdurchführung — Bahnhöfe, Bahnmeistereien, Betriebs- und Wagenwerke — weitere Einzelbeschaffungsstellen. Sie sind ermächtigt, die Beschaffung der im einzelnen oder durch besondere Anweisung der vorgesetzten Dienststelle für sie freigegebenen Gegenstände[46]), vor allem Stoffe aller Art, bestimmte Werkzeuge, Geräte und

---

[40]) Vgl. Verzeichnis der Betriebsstoffe a. a. O., S. 8 ff.

[41]) Vgl. Verzeichnis der Baustoffe und Bauteile nebst Sortenverzeichnis a. a. O., S. 8 ff.

[42]) Vgl. Verzeichnis der Stoffe für elektrische Anlagen a. a .O., S. 13 ff.

[43]) Vgl. Verzeichnis der Werkzeuge a. a. O., S. 13 ff.

[44]) Vgl. Verzeichnis der Geräte a. a. O., S. 25 ff.

[45]) Vgl. Verzeichnis der Maschinen und maschinenartigen Anlagen, a. a. O., S. 10 ff.

[46]) Es handelt sich hierbei um Gegenstände, für die in den betreffenden Verzeichnissen die Beschaffungszuständigkeit mit „A" bezeichnet ist, d. h. es ist hier eine allgemeine Zuständigkeit vorgesehen, wo-

Maschinen, vorzunehmen, wobei sich jedoch der Beschaffungsumfang in sehr engen Grenzen hält und die Stellen auf der Organisationsstufe der Betriebsdurchführung im allgemeinen nur auf Anweisung der ihnen vorgesetzten Ämter Beschaffungen tätigen. Eine Ausnahme bilden die RAW'e, die die Beschaffung von bestimmten Ersatzstücken[47]) für Fahrzeuge auf Grund einer festgelegten sachlichen Zuständigkeit vornehmen, und zwar entweder ein RAW für den Werkstättenbezirk der jeweils übergeordneten GDW[48]) oder u. U. ein oder zwei RAW'e zentral für sämtliche GDW'en des Reichseisenbahngebietes[49]). Diese Mutterwerke, wie man die betreffenden RAW'e als zentrale Beschaffungsstellen zu bezeichnen pflegt, beschaffen selten gebrauchte Ersatzstücke, die nicht genormt oder vereinheitlicht und nur für einzelne Lokomotivbauarten, die auf Grund der neuen Entwicklung noch weniger zahlreich sind (Einheitsfahrzeuge), verwendbar sind. Der Beschaffungsumfang ist jedoch gegenüber den weiter oben umschriebenen zentralen Beschaffungsstellen — RZE, RZA München und die Länderbeschaffungsstellen — sehr gering; weiterhin ist zu berücksichtigen, daß es sich bei diesen Mutterwerken nur um eine vor-

---

bei jedoch zu beachten ist, daß die jeweils zuständige RBD für die Aemter und die GDW für die RAW'e und Betriebswerke eine Anweisung für die Beschaffung erteilen muß, was jedoch praktisch in den meisten Fällen geschieht, da sich die Zusammenfassung der Beschaffung nicht lohnt. Vgl. hierzu die Anmerkung in der Einführung der einzelnen Stoffverzeichnisse a. a. O., der Verzeichnisse für Geräte a. a. O., Werkzeuge a. a. O. und Maschinen und maschinellen Anlagen a. a. O.

47) Es handelt sich hierbei um selten gebrauchte Ersatzstücke für bestimmte Lokomotivgattungen sowie für Wagen, vornehmlich für Großgüterwagen. (Vgl. auch Anmerkg. in Fußn. 40).

48) Vgl. hierzu: Dienstvorschrift für den Einkauf und die Bewirtschaftung der Ersatzstücke für Fahrzeuge a. a. O., S. 13 ff.
Vor allem werden selten gebrauchte Ersatzstücke für Großgüterwagen von einem RAW beschafft, wie z. B. Ausgleichshebel, Signalstützen, Trittbretthalter, Laternenhalter, Teile zur Bremse u. dgl. m. Für diese Ersatzstücke soll auch nur für jeden Werkstättenbezirk ein Vorratslager eingerichtet werden.

49) Vgl. hierzu: Dienstvorschrift für den Einkauf und die Bewirtschaftung der Ersatzstücke für Fahrzeuge a. a. O., S. 12 und 15.
Für folgende Lokomotivgattungen werden u. a. von einem oder zwei RAW'en selten gebrauchte Ersatzstücke beschafft: RAW Braunschweig für Schnellzuglokomotiven der Bauart 01, 02, 03; hinzu kommt für 03 noch das RAW Stargard und RAW Königsberg. RAW München-Freimann für Schnellzuglokomotiven der Bauart 18^4 und 18^5 (bayr. S 3/6). RAW Ingolstadt für Personenlokomotiven der Bauart 24 (Einheitslokomotiven). RAW Darmstadt (Lokomotivwerk) und RAW Brandenburg-West für Personenzuglokomotiven der Bauart 3810—40. RAW Meiningen für Güterzuglokomotiven der Bauart 43, 44. (Einheitslokomotiven). RAW Schwerte und RAW Schneidemühl für Güterzuglokomotiven der Bauart 5525—50. Für diese Ersatzstücke soll auch nur ein Vorratslager für sämtliche GDW-Bezirke eingerichtet werden.

übergehende, soweit dies vor allem die Ersatzstücke für die Einheitsfahrzeuge betrifft[50]), und immer wieder sachlich wechselnde zentrale Zuständigkeit handelt, so daß es angebracht erschien, sie mit den Einzelbeschaffungsstellen auf eine Stufe zu stellen, wobei jedoch ihre örtliche Zutändigkeit umfassender ist.

Neben dieser „geborenen" Beschaffungszuständigkeit, wie wir sie einmal nennen wollen, der einzelnen Beschaffungsstellen besteht die Möglichkeit einer Übertragung der Beschaffungszuständigkeit von übergeordneten Beschaffungsstellen, und zwar in dem Sinne, daß die RBD'en als Einzelbeschaffungsstellen den einzelnen Ämtern und den ihnen nachgeordneten Dienststellen — im allgemeinen diejenigen auf der Stufe der Betriebsdurchführung — und die GDW'en als Gruppenbeschaffungsstellen den RAW'en die Beschaffung aus ihrem Zuständigkeitsbereich heraus überlassen. Ergänzend zu den Ausführungen über die zentralen Beschaffungsstellen sei hier noch angeführt, daß auch das RZE einen Teil seiner Zuständigkeit auf die RBD'en und GDW'en übertragen kann. Was nun die Übertragung der Beschaffungszuständigkeit auf die Bedarfsstellen angeht, so handelt es sich bei den verschiedenen Ämtern in erster Linie um die übertragene Beschaffung von Geräten und Maschinen sowie um laufend gebrauchte Betriebsstoffe; bei den RAW'en vornehmlich um die übertragene Beschaffung von Werkstoffen und Ersatzstücken sowie auch, wie bereits bei den Ämtern, von Geräten, Werkzeugen und Maschinen.

Diese abgeleitete Beschaffungszuständigkeit der verschiedenen Ämter und RAW'e kann, im Gegensatz zu der „geborenen" Beschaffungszuständigkeit, sehr bedeutend sein, wenn man berücksichtigt, daß z. B. in einzelnen Werkstätten-Bezirken sämtliche Ersatztücke, für deren Beschaffung die übergeordnete GDW sachlich und örtlich zuständig ist, von einem oder mehreren RAW'en beschafft werden. Im allgemeinen läßt sich hierzu sagen, daß der Anteil der abgeleiteten Zuständigkeit an der sachlich und örtlich festgelegten Zuständigkeit der RBD'en bzw. GDW'en für die einzelnen Beschaffungsobjekte und in jedem RBD- und GDW-Bezirk sehr verschieden ist. Während z. B. die GDW Berlin die Beschaffung der Ersatzstücke und Stoffe aller Art, für die sie als Gruppenbeschaffungsstelle zuständig ist, selbst vornimmt, findet bei der GDW Kassel eine fast ausschließliche Übertragung auf die ihr unterstellten RAW'e statt. Ein Reichsdurchschnitt für sämtliche GDW-Bezirke hätte sich nur sehr schwer ermitteln lassen, da für die anteilmäßige Höhe der Übertragung vor allem die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der dadurch bedingten dezentralen Beschaffung ausschlaggebend sind. Es handelt sich z. T. nur um eine einmalige Übertragung auf ein RAW für einen oder u. U. zwei GDW.-Bezirke, wie dies u. a. bei der Durchführung

---

[50]) Wenn z. B. eine größere Anzahl von Einheitslokomotiven im Betrieb Verwendung findet, steigt die zu ihrer Unterhaltung und Erneuerung benötigte Menge von Ersatzstücken und es wird dann erreicht, daß die laufende Beschaffung durch die GDW'en und U. RAW'e am zweckmäßigsten erscheint.

von Sonderarbeiten zur Fahrzeugverbesserung der Fall ist. Wenn das einmalige Einbauprogramm seine Abwicklung gefunden hat, fallen ohne weiteres die Voraussetzungen für die Übertragung wieder weg, wie z. B. bei dem Einbau von Metallfensterrahmen an Stelle der früheren Holzfensterrahmen in den Personenwagen, dem Einbau von neuen Sitzbänken in den umgebauten früheren 4. Klasse-Wagen, dem Einbau von einheitlichen Gepäcknetzen u. dgl. m.

Das Vorhandensein der drei Beschaffungsarten — zentrale, Gruppen- und Einzelbeschaffung — beruht auf wirtschaftlichen Erwägungen und praktischen Erfordernissen, unter denen u. a. der Wettbewerb unter den einzelnen Beschaffungsstellen, d. h. vor allem unter den Gruppen- und Einzelbeschaffungsstellen, und der Preisvergleich eine besondere Rolle spielen. Die genannten Gründe bringen es aber mit sich, daß die einmal erfolgte Festlegung der örtlichen und sachlichen Zuständigkeit der verschiedenen, z. T. auf einer Stufe der Beschaffungsorganisation stehenden Beschaffungsstellen nicht zu unabänderlichen Formen erstarren darf, sondern daß der ganze Aufbau der Beschaffungsorganisation mit seiner zwischen den einzelnen Stufen liegenden Möglichkeit der Übertragung der Beschaffungszuständigkeit durch eine zweckmäßige Anpassungsfähigkeit neuen Voraussetzungen gerecht werden kann, die insbesondere durch die jeweilige Lage der Wirtschaft, durch Umbildung der Betriebsorganisation und durch Bedarfsverlagerung bei den einzelnen Verbrauchsstellen sowie durch die Zielsetzung der höchsten Wirtschaftlichkeit gegeben sein können. Es gilt hier jedoch, wie überhaupt in der ganzen Betriebsführung der DR, eine etwa erforderliche Umstellung so vorzunehmen, daß gegenüber der eigenen Beschaffungstätigkeit und darüber hinaus gegenüber der Wirtschaft die geringsten Störungen und vor allem wirtschaftlich vertretbare Kosten der Umorganisation entstehen. Die Organisationsform der Beschaffung bei der DR steht und fällt, wie auch jede andere der privaten Wirtschaft, mit dem wirtschaftlichen Erfolg. Die Frage der zentralen oder dezentralen Beschaffung muß von kaufmännischen Grundsätzen, die ja auch der DR zur Pflicht gemacht worden sind, ausgehen. Wir werden weiter unten, wenn wir die Mitwirkung der weiteren Stellen im Beschaffungswesen einer näheren Betrachtung unterzogen haben, auf die besonderen Fragen der Beschaffungsorganisation noch näher eingehen[51]).

2012. Die Mitwirkung weiterer Stellen im Beschaffungswesen.

20120. Die Abnahmestellen und Versuchsanstalten.

Um die Gewähr für bedingungsgemäße Lieferungen zu haben und Belastungen der Lieferfirmen durch Rücklauffrachtkosten im Falle von Falschlieferungen zu vermeiden, hat die DR einen besonderen Abnahmedienst eingerichtet, dessen Organisation so durchgeführt ist, daß bestimmte

[51]) Vgl. Abschn. 2013 „Fragen der Organisation", S. 100 ff.

örtlich umgrenzte Abnahmeämter bestehen, zu deren Bezirke die einzelnen Lieferwerke der DR gehören. Diese rein örtliche Zuständigkeit der Abnahmeämter hat ohne Zweifel den Vorteil, daß dadurch gegenüber dem früheren Zustand — d. h. bei den Ländereisenbahnen und anschließend bei den Reichseisenbahnen —, bei dem jede Beschaffungsstelle ihre Lieferungsausführungen selbst abnahm, wesentliche Ersparnisse an Personal- und Zeitaufwand eintreten und darüber hinaus die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der einzelnen Lieferwerke besser überwacht und außerdem für alle Beschaffungsstellen die Abnahme nach gleichen Grundsätzen durchgeführt werden kann. Es bestehen insgesamt zehn auf die einzelnen Industriegebiete verteilte Abnahmeämter, und zwar[1]):

Abnahmeamt Berlin 1 mit den Abnahmestellen Berlin, Hannover, Kassel, Erfurt, Magdeburg, Halberstadt und Halle a. S.
Abnahmeamt Berlin 2 mit den Abnahmestellen Berlin, Bremen, Lübeck und Elbing.
Abnahmeamt Breslau mit den Abnahmestellen Breslau, Görlitz und Gleiwitz.
Abnahmeamt Dortmund mit den Abnahmestellen Dortmund, Bochum, Essen, Duisburg und Osnabrück.
Abnahmeamt Hagen mit den Abnahmestellen Hagen, Witte, Schwerte, Siegen, Wuppertal-Vohwinkel und Wuppertal-Elberfeld.
Abnahmeamt Köln mit den Abnahmestellen Köln, Aachen, Düsseldorf, Krefeld, Wiesbaden, Frankfurt a. M. und Saarbrücken.
Kohlenabnahmeamt Essen.
Kohlenabnahmeamt Gleiwitz[2]).

Die genannten Abnahmeämter sind dem RZE unterstellt. Außerdem nehmen ab: die Mechanische Versuchsanstalt des Reichsbahn-Zentralamts für Maschinenbau und die Chemische Versuchsabteilung beim RAW Brandenburg.

Hinzu kommt das Abnahmeamt München, welches dem RZA München untersteht und das Abnahmeamt Dresden, welches der RBD Dresden untersteht. Neben diesen zehn Abnahmeämtern besteht noch eine Abnahmestelle Stuttgart im Bereich der RBD Stuttgart und weiterhin das Stoffbüro I der RBD Stuttgart für die RBD Karlsruhe.

---

[1]) Verzeichnis der Reichsbahn-Aemter, -Werke und -Dienststellen a. a. O., S. 12.

[2]) Das Kohlenabnahmeamt Gleiwitz wurde erst am 1. November 1934 errichtet. Es hat nach Weisung des RZE folgende Aufgaben:
a. Auf den Gruben- und Grubenanschlußbahnhöfen bei den Lokomotivkohlen-, Werkkohlen- und Kokslieferungen für die Verbrauchsstellen der DR den Abnahmedienst zu überwachen.
b. Die Anlieferungen zu überwachen.
c. Die Lieferungen auf die einzelnen RBD'en zu verteilen, soweit dies nicht vom RZE oder RZA München geschieht.
Vgl. „Errichtung eines Reichsbahn-Kohlenabnahmeamtes in Gleiwitz". RB 1934, H. 43, S. 1066.

Neben der örtlichen Zuständigkeit der Abnahmeämter ist eine streng sachliche innerhalb des einzelnen Abnahmeamtes nicht durchgeführt. Daß jedoch in einzelnen Fällen eine solche unbedingt erforderlich ist, geht daraus hervor, daß in Essen und Gleiwitz je ein besonderes Abnahmeamt für Kohlen besteht, und darüber hinaus Abnahmebeamte für Spezialzwecke ausnahmsweise verwendet werden. Außerdem steht es den RBD'en als Einzel- und Gruppenbeschaffungsstellen sowie den zentralen Beschaffungsstellen frei, Sonderanweisungen für die Abnahme zu geben und u. U. an der Abnahme selbst teilzunehmen.

Insgesamt über 100 Abnahmebeamte überwachen auf den Lieferwerken die vorschriftsmäßige Herstellung und Lieferung. Bei der Beschäftigung der Abnahmebeamten wird grundsätzlich eine vielseitige Verwendung und alle 3—5 Jahre ein Wechsel in der Zusammenarbeit mit den einzelnen Lieferwerken angestrebt. Für die Auswahl der Abnahmebeamten und ihren Tätigkeitsbereich bestehen besondere Richtlinien; die Qualifikation als Abnahmebeamter setzt eine mindestens dreijährige Tätigkeit im Werkstättendienst und darüber hinaus eine einjährige Beschäftigung bei einem Maschinenamt voraus. Vor der Verwendung im Abnahmedienst erfolgt eine dreimonatliche Ausbildung in der mechanischen Versuchsanstalt des RZE, damit eine Gewähr dafür gegeben ist, daß die einzelnen Abnahmebeamten in allen Fragen der Stoffprüfung und Stoffbehandlung ausreichend unterrichtet sind. Die Erfahrungen und die Leistungsfähigkeit des Abnahmedienstes der DR haben es mit sich gebracht, daß nicht nur andere öffentliche und private Auftraggeber, sondern auch ausländische Eisenbahnverwaltungen an ihre Bestellungen bei deutschen Firmen vielfach die Bedingung knüpfen, daß die Überwachung der Herstellung und die Abnahme durch die DR zu erfolgen hat[3]).

Von weiterer Bedeutung sind die einzelnen Versuchsanstalten und -abteilungen; ihr Aufgabenkreis ist folgender:

Die mechanische Versuchsanstalt des RZE befaßt sich hauptsächlich mit Festigkeitsprüfungen aller Art[4]). Sie ist bei der Feststellung der Ursachen von Mängeln und Schäden an Stoffen und Ersatzstücken gewissermaßen die bahnamtliche Schiedsstelle. Außer den gewöhnlichen Proben auf Zug-, Bruch-, Biegfestigkeit usw. kommt dabei der Verschleißfähigkeit und den Ermüdungserscheinungen des Materials besondere Bedeutung zu. Weiter obliegt der mechanischen Versuchsanstalt die stoffkundliche Bearbeitung auf dem Gebiet des Eisens und seiner Legierungen, ferner nimmt sie die Überwachung der Festigkeitsprüfmaschinen bei den Lieferwerken vor und betätigt sich, wie bereits weiter oben erwähnt, unmittelbar und mittelbar, d. h. durch die Ausbildung der Abnahmebeamten, auf dem Gebiete des Abnahmedienstes.

---

[3]) Ueber das Abnahme- und Güteprüfverfahren vgl. Abschn. 20250, S. 165 ff.

[4]) Näheres hierzu vgl. Kühnel: Ausbau und Arbeiten der mechanischen Versuchsanstalt des Reichsbahn-Zentralamts für Einkauf. RB 1931, H. 32 (Sonderabdruck).

Die chemische Versuchsabteilung des RAW Brandenburg-West führt neben ihren Untersuchungen und Gutachten über die gelieferten Werk-, Bau- und Betriebsstoffe und ihren warenkundlichen Feststellungen für Tarifzwecke, in großem Umfange Untersuchungen über Anstrichstoffe aus; ein Spezialgebiet ist hierbei die Frage der Schutzanstriche[5]). Zur Entlastung der chemischen Versuchsabteilung sind noch chemische Prüfstellen in Köln-Nippes und Harburg eingerichtet, die für die Gruppenbeschaffungsstellen Köln und Altona die erforderlichen chemischen Prüfungen vornehmen und z. T. in Zusammenarbeit mit der chemischen Versuchsabteilung beim RAW Brandenburg in ihrem Gebiet auftretende chemische Untersuchungen selbständig ausführen. Darüber hinaus beteiligt sich die chemische Versuchsabteilung beim RAW Brandenburg-West im Auftrag des RZE an der Abnahme.

Ähnliche Anstalten, wie die chemische und mechanische Versuchsabteilung, sind für die zentralen Beschaffungsstellen in München, Dresden, Karlsruhe und Stuttgart tätig. So befindet sich beim RZA München ein elektrotechnisches Versuchsamt, in Dresden eine chemische Untersuchungstelle, in Stuttgart eine Untersuchungsstelle für Holz.

Die Gießereiversuchsabteilung des RAW Brandenburg-West behandelt die gießtechnischen Angelegenheiten der Bronzen und die Frage der zweckmäßigen Zusammensetzung und Behandlung der Kupfer-Zinn-Legierungen und der aus ihnen entwickelten Sonderbronzen. Ein besonderes Arbeitsgebiet ist das Schmelz- und Desoxydationsverfahren für Rotguß und die Kohlenstaubfeuerung.

Die Versuchsabteilung für Lagerversuche und Lagergießereien des RAW Göttingen erprobt neue Lagermetalle, Lagerbauarten und Lagerschmierungen; ferner obliegen ihr Untersuchungen auf dem Gebiet der Lagergießtechnik.

Die schweißtechnische Versuchsabteilung des RAW's Wittenberge befaßt sich mit der Fortbildung der für die Entwicklung neuartiger Konstruktionen so wichtigen Schweißverbindungen von Walzeisen und auch mit der Anwendung der Schweißung im Oberbau — Stoßschweißung, Schwellenschweißung — sowie mit der Frage der Guß- und Kupferschweißung[6]). Sie ist vornehmlich an der Entwicklung der Lieferungs-

---

[5]) Zu diesem Zwecke sind besondere Prüfstände für Rostschutzfarben eingerichtet, die auf die verschiedenen klimatischen Gebiete Deutschlands verteilt sind. Es befinden sich Prüfstände in: Berlin — mittleres Klima —, Essen — Einwirkung von Industrie-Hefen und Luftstaub —, Westerland auf der Insel Sylt feuchtes Seeklima, Luftfeuchtigkeit in Verbindung mit salzhaltigem Sand —, Geisenheim a. Rh. — warmes und feuchtes Klima —, Garmisch — Höhenklima, staubfrei, starke Sonnenwirkung, starke Temperaturunterschiede — und Margrabowa (Ostpr.) — trocknes Landklima mit besonders kalten Wintern. (nach Unterlagen der HV, Ref. 71).

[6]) Vgl. Kantner: Röntgenprüfanlagen für Werkstoffe der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in der schweißtechnischen Versuchsabteilung des Reichsbahnausbesserungswerkes Wittenberge. Zeitschrift des VDI, Jahrg. 1931, No. 13, S. 399.

bedingungen für Schweißdraht und der Ausarbeitung von Sonderanweisungen für die Durchführung von Schweißarbeiten in den RAW'en von Prüfverfahren für Schweißdrähte beteiligt[7]).

Von Bedeutung für das Beschaffungswesen ist weiterhin die Gesteinsprüfstelle bei der RBD Kassel, die mit einem Geologen und einem technischen Prüfungsbeamten besetzt ist[8]). Bei der Beschaffung von Bettungsstoffen sind neben der Preisfrage, vor allem die Frage der Kosten für den Ausbau und die Abfuhr der alten Bettung sowie für die Anfuhr und den Einbau der neuen Bettung von besonderer Bedeutung. Es ist daher dringend geboten, daß für eine möglichst lange Lebensdauer der Bettung durch geeignete Maßnahmen Sorge getragen wird. Dazu gehört in erster Linie, daß zur Bettung nur solche Stoffe beschafft und verwendet werden, die den Witterungseinflüssen, dem Druck der Verkehrslasten und den Schlägen beim Stopfen den größten Widerstand entgegensetzen[9]). Die Gesteinsprüfstelle untersucht mit dem geringsten Aufwand

---

[7]) Vgl. Bardtke: Die schweißtechnische Versuchsabteilung der Reichsbahn in Wittenberge. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, Jahrg. 1925, H. 21, S. 443.

[8]) Die Errichtung der Gesteinsprüfstelle erfolgte Anfang 1931. Bis dahin wurde die Prüfung der Gesteine durch die staatlichen Materialprüfungsämter vorgenommen. Die Untersuchungen waren jedoch für die DR unzureichend, da sich die Prüfung vorwiegend auf eine Verwendung der Gesteine im Hoch- und Straßenbau erstreckte. Bereits Anfang 1927 hat die HV der DR, in der Erkenntnis des offenbaren Mangels an wissenschaftlichen Unterlagen für eine richtige Beurteilung der unterschiedlichen Güte von Bettungsstoffen, eine Arbeitsgemeinschaft beauftragt, festzustellen, wie Gleisbettungsstoffe am zweckmäßigsten und einwandfrei geprüft werden können. Auf Vorschlag der Arbeitsgemeinschaft wurde dann für die regelmäßigen Gesteinsuntersuchungen die Gesteinsprüfstelle errichtet. Näheres hierzu vgl.:
Stübel: Einrichtung einer bahneigenen Gesteinsprüfstelle und Prüfung von Gleisbettungsstoffen. RB 1931, H. 25, S. 583 ff.
Stübel: Prüfung und Bewertung von Gleisbettungsstoffen. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, Jahrg. 1930, H. 19, S. 432.

[9]) Es werden bestimmte Gütezahlen errechnet, die die Schlagfestigkeit eines bestimmten Schotters (Normenschotter) zum Ausdruck bringen. (Die Formel lautet: $\frac{Fx}{100} = \frac{En}{Ex}$;
es bedeuten hierbei: Fx = Schlagfestigkeit eines Bettungstoffes x; 100 = die Schlagfestigkeit eines bestimmten Normenschotters; En = die Entwertung des Normenschotters; Ex = die Entwertung des Bettungsstoffes x. Die Entwertung ist darin zu erblicken, daß die bei der Zertrümmerung anfallenden Kornklassen in den Hohlräumen des Schotters mehr oder weniger verschwinden und infolgedessen in ganz verschiedenem Maße außer dem Verlust an Raummenge eine Hohlraumverminderung und damit eine Beeinträchtigung der Wasserdurchlässigkeit herbeiführen.)

die Bettungsstoffe für alle RBD'en nach einheitlichen Richtlinien unter besonderer Berücksichtigung des Verwendungszweckes und erteilt den Gruppenbeschaffungsstellen für Steinschlag laufend Gutachten, die dadurch in der Lage sind, die Güte der Bettungsstoffe bei der Ermittlung des wirtschaftlich günstigsten Angebotes zu berücksichtigen[10]).

Die genannten Versuchsanstalten und -abteilungen stehen in enger Fühlungnahme mit den Beschaffungs- und Konstruktionsstellen wie auch dem laufenden Betrieb und geben wertvolle Unterlagen für die Ergänzung der Gütevorschriften und der Lieferungsbedingungen. Die erforderlichen Versuche werden teils von der HV der DR, teils von den Beschaffungs-, Konstruktions- und Betriebsstellen veranlaßt. Zur Vermeidung von Doppelarbeit war bereits bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen nach Schaffung des Eisenbahn-Zentralamtes (1907) angeordnet worden, daß Versuche auf dem Gebiete des Fahrzeug-, Signal- und Stoffwesens nur mit Zustimmung des Eisenbahn-Zentralamtes angestellt werden dürfen. Das Gleiche gilt auch heute für die DR[11]). Die wichtigsten Versuchsergebnisse werden durch Rundschreiben innerhalb des Betriebes den beteiligten Stellen bekanntgegeben. Darüber hinaus findet eine laufende Veröffentlichung in den Fachzeitschriften statt[12]).

20121. Die Prüfungsstellen.

Um eine Gewähr für das richtige Arbeiten der einzelnen Beschaffungsstellen zu haben, ist der Prüfungsdienst der DR ermächtigt, in sämtliche Beschaffungsvorgänge Einsicht zu nehmen und gegebenenfalls

---

[10]) Neben den regelmäßigen Untersuchungen durch die Gesteinsprüfstelle nehmen die Oberbaudezernenten der Gruppenbeschaffungsstellen für Steinschlag besondere Gesteinsproben vor, wobei gleichzeitig die Steinvorkommen auf ihre ganze Beschaffenheit geprüft werden sollen. Ferner soll die Gewinnung und Herstellung der Bettungsstoffe von den Vorstehern der Bahnmeistereien, in deren Bezirk die Steinbrüche liegen, überwacht werden, damit die Verarbeitung ungeeigneter Gesteine ausgeschlossen und eine einwandfreie Sortierung der Bettungsstoffe nach der vorgeschriebenen Körnung sichergestellt wird.

[11]) Man will insbesondere durch diese Anordnung auch vermeiden, daß Erfinder oder Erzeuger neuartiger Stoffe nach dem Fehlschlag eines Versuches bei einer Stelle sich u. U. mit Erfolg an eine andere wenden können.

[12]) Vgl. insbesondere die einzelnen Jahrgänge der Zeitschriften:
„Stahl und Eisen",
„Zeitschrift für Metallkunde",
„Glasers Annalen",
„Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens",
„VDI-Nachrichten",
„VDI-Zeitschrift" und
„Die Gießerei".
Die Tätigkeit und die neueren Versuchsergebnisse der einzelnen Versuchsanstalten werden laufend in den Geschäftsberichten (Weißbuch) veröffentlicht. Vgl. u. a. Weißbuch 1934, Abschn. 6, S. 123 ff.

auch selbst einzugreifen. Nach § 1 der „Rechnungsprüfungsordnung" (RPO) in der Fassung vom 1. April 1934[13]) ist für den Geschäftsbereich der DR ein Hauptprüfungsamt bei der HV eingerichtet, ferner ein Prüfungsamt beim RZR und RZA München.

Die Prüfungsämter sollen für ihren Verwaltungsbezirk die Wirtschafts- und Rechnungsführung überwachen, das Rechnungswerk über Verkehrseinnahmen, Wagenmieten u. dgl. nach näherer Anweisung des Hauptprüfungsamtes nachprüfen, die ordnungsmäßige Handhabung der Bestimmungen über das Kassen- und Rechnungswesen sowie die Stoff-, Drucksachen- und Geräteverwaltung prüfen und bei Vorschriften über das Rechnungswesen mitwirken[14]). Um die Prüfungsbeamten, die dem Personal der Verwaltung entnommen werden, bei ihrer selbständigen Tätigkeit nicht irgendwie einzuengen, sind sie unmittelbar dem Hauptprüfungsamt bzw. dem Generaldirektor und dem Präsidenten des Verwaltungsrates unterstellt.

Auf dem Gebiet des Beschaffungswesens sind dem Hauptprüfungsamt u. a. folgende Aufgaben zugewiesen[15]):

a. Überwachung der wirtschaftlichen Anwendung der einzelnen Vergebungsverfahren und darüber hinaus der gesamten Verdingungsvorschriften[16]).

b. Überwachung der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der zentralen-, Gruppen- und Einzelbeschaffung. (Aufbau der Beschaffungsorganisation).

c. Die Überwachung der Verteilung der Aufträge auf die einzelnen Wirtschaftsgebiete im Einvernehmen mit der Einkaufsabteilung der HV[17]).

---

[13]) Die RPO wurde am 8. November 1924 von der DR erlassen. Vgl. hierzu: „Verfügung des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 1. Dezember 1924 über die Neuordnung des Rechnungsprüfungswesens bei der neugebildeten Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft". Abgedr. in: RB 1924, No. 4 vom 4. Dez. 1924. Näheres hierzu vgl.
Gehr: Die Wirtschaftsprüfung, ihre Aufgaben und ihre Durchführung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. RB 1934, H. 43, S. 1067 ff.

[14]) Die Obliegenheiten der Prüfungsstellen sind in den §§ 5—10 und 13 RPO im einzelnen umschrieben. Vgl.: Wirtschaftsführung und Finanzwesen der Deutschen Reichsbahn a. a. O., S. 237.
Stegner: Das Prüfungswesen bei der Deutschen Reichsbahn. Der Eisenbahnfachmann, Jahrg. 1933, H. 1—6, S. 15 ff, S. 39 ff, S. 72 ff, S. 94 ff, S. 127 ff, S. 151 ff.
Gehr: Die Stellung der Prüfungsämter zu den Verwaltungsstellen. RB 1931, H. 47, S. 1067 ff.

[15]) Zusammengestellt nach Angaben des Hauptprüfungsamtes.

[16]) Näheres hierzu vgl. Abschn. 202 „Das Beschaffungsverfahren", S. 111 ff.

[17]) Näheres hierzu vgl. Abschn. 23111 „Der örtliche Ausgleich", S. 276 ff.

d. Überwachung der sachlichen und örtlichen Zuständigkeit der einzelnen Beschaffungsstellen im Einvernehmen mit der Einkaufsabteilung der HV.
e. Überwachung der allgemeinen Richtlinien für die Auswahl der Lieferanten[18]).

Darüber hinaus arbeitet das Hauptprüfungsamt in enger Fühlungnahme mit der Einkaufs- und Finanzabteilung der HV auf allen wichtigen Gebieten, die das Beschaffungswesen unmittelbar oder mittelbar berühren, wie z. B. Prüfung der Wechselbestände und laufenden Bankverpflichtungen, Prüfung der Devisenbedürfnisse, Prüfung der Gewährung von Preisnachlässen (Rabattgesetz), Prüfung der Verwendung von überwachten Metallen, Prüfung der besonderen Berücksichtigung der Grenz- und Notstandsgebiete bei der Verteilung der Aufträge u. dgl. m.

Die Prüfungsämter haben nun ihrerseits bei den einzelnen Beschaffungsstellen die gesamte Tätigkeit im Sinne der weiter oben gekennzeichneten Aufgaben des Hauptprüfungsamtes zu überwachen und die besonderen örtlichen Belange wahrzunehmen, wie z. B. die Prüfung der Zuverlässigkeit der einzelnen Lieferfirmen in dem betreffenden Wirtschaftsgebiet, Prüfung der Erfüllung der steuerlichen, sozialen und Zahlungsverpflichtungen bei der Berücksichtigung des an der Ausschreibung beteiligten Bewerbers für die Zuschlagserteilung, Prüfung der zweckmäßigen zeitlichen Verteilung der Aufträge auf die einzelnen Lieferwerke in Verbindung mit dem richtigen Einsatz von zusätzlichen Arbeitskräften, soweit dies für die Ausführung des Auftrages erforderlich ist; Prüfung der Maßnahmen für Arbeitsbeschaffung in den einzelnen Wirtschaftsgebieten. Weiterhin obliegt den Prüfungsämtern die formelle und materielle Prüfung der Lieferantenrechnungen sowie die Überwachung des gesamten Zahlungsverkehrs zwischen den Beschaffungsstellen und den Lieferanten. Die Prüfungsämter sind berechtigt und verpflichtet, Beanstandungen in der Beschaffungstätigkeit den jeweiligen Dienststellen zur Kenntnis zu bringen, da ihre wesentliche Aufgabe darin zu sehen ist, die Wirtschaftlichkeit der Beschaffung dauernd zu überwachen, die gerechte Anwendung der Verdingungsvorschriften ohne Bevorzugung einzelner Bewerber zu prüfen und darüber hinaus die Sicherung der volkswirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Interessen im Beschaffungswesen zu gewährleisten.

2013. Fragen der Organisation.

Durch staats- und verwaltungsrechtliche Vorgänge entstand am 1. April 1920 nicht nur die größte Verkehrsunternehmung, sondern zugleich die größte Wirtschaftsunternehmung der Welt überhaupt. Diese Tatsache ist von großer Wichtigkeit und verdient besondere Beachtung, wenn man sich die organisatorischen Bedingtheiten und Voraussetzungen

[18]) Näheres hierzu vgl. Abschn. 2023 „Die Analyse des Beschaffungsmarktes", S. 137 ff.

des Beschaffungswesens der DR vergegenwärtigen will. Es ist nämlich keineswegs so, daß die organisatorischen Probleme mit dem Wachsen einer Unternehmung die gleichen bleiben und lediglich in ihrer Auswirkung und Voraussetzung größere Maßstäbe annehmen; vielmehr tauchen mit dem Größerwerden einer Unternehmung bisweilen ganz neue Probleme auf, an deren latentes Vorhandensein kaum jemals vorher gedacht worden war. Man kann das Auftauchen derartiger Probleme u. U. voraussagen, wenn das Wachstum des Unternehmens langsam und stetig fortschreitet. Diese Möglichkeit entfällt aber vollständig, wenn die Ausdehnung so plötzlich erfolgt wie im Falle der DR. Mangelndes Vertrautsein mit der Neuorganisation führte zunächst dahin, daß der Gedanke möglichster Zentralisation im Wege straffer Zusammenfassung der Geschäftsführung in der HV Platz griff und Boden gewann, da man in der Tendenz zur Zentralisation der Verwaltung die hauptsächlichste Voraussetzung für eine gedeihliche Entwicklung der Gesellschaft erblickte.

Die angestrebte und anfangs durchgeführte Zentralisation konnte der DR über die Geburtsstunde hinweghelfen; sie konnte jedoch für die Dauer des Bestehens der DR nicht die einzige und wirtschaftlich vertretbare Organisationsform sein. Es ist eine bekannte Erscheinung, daß die Zentralisation, die die großen Unternehmungen schafft, stets schon das Heranreifen der Dezentralisation in sich trägt. Von einer bestimmten individuellen Größe der Unternehmung an führt sie nicht weiter zu einer Verstärkung der Schlagkraft des Unternehmens, sondern im Gegenteil zu seiner wachsenden Schwächung. Diese Zone, von der aus die Zentralisation z. T. von der Dezentralisation abgelöst werden muß, kann man als die kritische Schwelle bezeichnen. Bei der DR ist heute die Tendenz zur Zentralisation und Dezentralisation vorhanden; daraus geht auch hervor, daß beide Organisationsformen gleichzeitig nebeneinander bestehen können und müssen. Einigen Verwaltungszweigen — z. B. auf dem Gebiet des Tarifwesens, des Finanzwesens —, für die nur eine Zentralisation in Frage kommen kann, stehen andere gegenüber — z. B. das Gebiet der Betriebsdurchführung und -überwachung —, die man sich anders als dezentralisiert überhaupt nicht vorzustellen vermag. Außerdem gibt es noch Verwaltungszweige, die als „umstrittenes Gebiet" zu gelten haben, welches sowohl von der Zentralisation als auch von Dezentralisation in Anspruch genommen wird.

Auf diesem „umstrittenen Gebiet" liegt auch das Beschaffungswesen, bei dem für die Anwendung der beiden Organisationsformen die Wirtschaftlichkeit der Beschaffung im Vordergrund stehen muß. Es ist jedoch nicht so zu verstehen, als ob sich hier die beiden Tendenzen gegenüberständen, sondern sie müssen nebeneinander hergehen und ihr Verhältnis zueinander darf niemals in festen Formen erstarren, wenn sie beiderseitig ihre Aufgaben innerhalb der Verwaltung und Betriebsführung sowie gegenüber der Wirtschaft erfüllen sollen.

Nach diesen Ausführungen, die zunächst einen Rückblick auf die Geburtsstunde der DR geben und darüber hinaus zeigen sollten, wie im einzelnen die Tendenzen der Organisation innerhalb der Unternehmung

„DR" gelagert sind, wollen wir uns nunmehr den besonderen Fragen der Beschaffungsorganisation zuwenden.

20130. Die Wirtschaftlichkeit der zentralen und der dezentralen Beschaffung.

Die Bedeutung der Beschaffung, ihrer Organisation und grundsätzlichen Regelung und damit die Möglichkeit der Kostenersparnis, wächst mit der Größe des Betriebes und Bedarfs. Die Beschaffung der Sachgüter, die die DR ständig für ihren Betrieb und zur Unterhaltung ihrer Anlagen benötigt, ist bei der Größe und Vielseitigkeit des Bedarfs mehr oder weniger vereinheitlicht und zusammengefaßt. Als allgemeiner Grundsatz für die Regelung des Beschaffungswesens stand bereits bei der Gründung der DR fest, daß eine ausschließliche Entscheidung für eine zentrale oder dezentrale Beschaffungsorganisation nicht gefällt werden dürfte, sondern daß je nach Art und Zweck der Beschaffungsobjekte sowie der Marktverhältnisse die Beschaffung in dem einen oder anderen Sinne zweckmäßiger sei. Die Neuordnung des Beschaffungswesens und die erste Weiterentwicklung in den Jahren nach der Gründung der DR mußte daher die als rationell erkannten Beschaffungsgrundsätze in organisatorische Formen bringen. Im Laufe der Jahre haben sich aus den gewonnenen wirtschaftlichen und technischen Erfahrungen heraus die weiter oben umschriebenen Beschaffungsstellen — zentrale-, Gruppen- und Einzelbeschaffungsstellen (dezentrale) — gebildet, wobei man teilweise auf die Verhältnisse bei den früheren Ländereisenbahnen Rücksicht nehmen mußte, teilweise jedoch aus Gründen der Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu neuen Organisationsformen und vor allem einer Organisationsvereinfachung überging. Diesem ersten Abschnitt der Entwicklung, der etwa bis Ende 1932 dauerte, folgt nunmehr ein zweiter auf Grund der weiteren Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung, wie sich das Reichsgesetz vom 27. Februar 1934 ausdrückt, sowie auf Grund nationalsozialistischer Staatsführung und Wirtschaftspolitik in der gesamten Betriebsführung und damit auch im Beschaffungswesen der DR[1]).

Verwendet man den von Gärtner formulierten Begriff für die zentrale Beschaffung, so liegt eine solche vor, wenn eine Verwaltung oder eine Mehrheit von Verwaltungen ihren Bedarf von einer Stelle aus vergibt, die ihn ermittelt, dann ausschreibt und die Verträge schließt[2]). Als zentrale Beschaffungsstellen kommen, wie wir gesehen haben, das RZE, das RZA München und die Länderbeschaffungsstellen — RBD'en Dresden, Karlsruhe und Stuttgart — in Frage, denen man weiterhin noch das RZR, welches ausschließlich für die Beschaffung von Büromaschinen aller Art zuständig ist, hinzurechnen kann. Für die zentrale Be-

[1]) vgl. Anmerkungen in Fußn. 1, Seite 71.
[2]) Vgl. Gärtner a. a. O., S. 17.

schaffung und damit für seine Wirtschaftlichkeit gelten folgende Richtlinien[3]):

a. Fahrzeuge aller Art werden nur zentral beschafft; hiervon die Wagen aller Art fast ausschließlich vom RZE, da alle Wagenbauanstalten in der Deutschen Wagenbau-Vereinigung mit dem Sitz in Berlin zusammengeschlossen sind.

b. Gegenstände, deren Zusammenfassung so große Bedarfsmengen ergibt, daß die Beschaffung hierdurch verbilligt werden kann. (Es gilt hierbei als wirtschaftlich vertretbar ein Jahresbedarf im Werte von mehr als 50 000 RM[4]). Große Mengen erleichtern der Fabrikation die Versorgung mit Halbfabrikaten und verbilligen die Herstellung.

c. Die Beschaffung von Börsenwaren, wie Kupfer, Zink, Gummi, Treib- und Schmierstoffen, erfordert eine besonders eingehende Beobachtung der schwankenden Marktverhältnisse und Heranbildung von Einkäufern mit Spezialkenntnissen, so daß eine Verteilung auf eine größere Zahl von Beschaffungsstellen nicht zweckmäßig wäre. Auch muß zur Verhinderung von Preissteigerungen vermieden werden, daß der Markt durch Anfragen von verschiedenen Stellen willkürlich in Anspruch genommen wird.

d. Syndikatswaren werden zentral beschafft, weil hier die Macht der Verbände eines Gegengewichts in dem zusammengefaßten Einfluß des Großverbrauchers bedarf.

e. Die genormten Ersatzstücke und Austauschbauteile werden wegen der konstruktiven Durchbildung und wegen des Vorhaltens der teuren Abnahmelehren bei den Lieferwerken zweckmäßig zentral beschafft.

f. Die weniger gebrauchten Ersatzstücke werden, soweit sie nicht genormt oder vereinheitlicht und für einzelne Lokomotivbauarten verwendbar sind, zentral beschafft[5]).

Weitere wirtschaftliche Gründe, die für eine zentrale Beschaffung sprechen, sind[6]):

[3]) Zusammengestellt nach Angaben des RZE.

[4]) Hierzu wäre noch zu bemerken, daß sich bei der Zusammenfassung großer Bedarfsmengen ein Jahresbedarf in einer bestimmten wertmäßigen Höhe nur unter gewissen Einschränkungen festlegen läßt. Zunächst muß man u. E. für jede einzelne Ware teils eine mengenmäßige, teils eine wertmäßige Abgrenzung des Jahresbedarfs vornehmen; weiterhin ist zu berücksichtigen, daß die einzelnen Großverbraucherrabattstufen, um die es sich wahrscheinlich vornehmlich handelt, für jede Ware verschieden sind und daher die zusammengefaßten Mengen, bei denen sich ein günstiger Beschaffungspreis erzielen läßt, nur von Fall zu Fall festgesetzt werden können.

[5]) Hierunter fällt die zentrale Beschaffung durch RAW'e als „Mutterwerke"; vgl. die Ausführungen in Abschn. 20113 „Die Einzelbeschaffungsstellen", S. 90.

[6]) Vgl. hierzu: „Richtlinien für das Beschaffungswesen". „Deutsche Verkehrszeitung", Jahrg. 1927, No. 6, S. 947.
Buxbaum: Der Einkauf in der Metallindustrie, Berlin 1931, S. 73 ff.

a. Bessere Kenntnis des Marktes, d. h. der Konjunktur, der Lieferanten und der Ware.
b. Vereinheitlichung und Vereinfachung des gesamten Beschaffungsverfahrens und damit Senkung der Personal- und Sachausgaben.
c. Bessere Kontrolle der Gesamtverbrauchsmengen für die einzelnen Waren und damit die Möglichkeit einer rationellen Lagerhaltung.
d. Besserer Ausgleich von Überbeständen bei den einzelnen Verbrauchsstellen, soweit sich solche nicht vermeiden lassen.
e. Bessere Kontrolle der Ausschaltung persönlicher Bevorzugung von Lieferanten.
f. Einheitliche Preisbildung infolge des Zusammenkommens aller Angebote, Preisvorteile infolge des Vergleichs der Angebote und der Ausnutzung der Marktverhältnisse.

Es ist damit zu rechnen, daß im Laufe der kommenden Jahre die noch bestehenden zentralen Länderbeschaffungsstellen, deren örtliche Zuständigkeit sich in den Grenzen der ehemaligen Ländereisenbahnbezirke hält, aufgelöst und ihre Aufgaben den beiden großen zentralen Beschaffungsstellen — dem RZE und dem RZA München — übertragen werden, sodaß sie dann nur noch als Gruppenbeschaffungsstellen für ihren Werkstättenbereich und als örtliche Einzelbeschaffungsstelle für ihren jeweiligen Direktionsbezirk weiter bestehen werden[7]). Die Zuständigkeiten des RZE und des RZA München sind nach Wegfall der Gruppenverwaltung Bayern sachlich und örtlich für das gesamte Reichsbahngebiet festgelegt, wobei das RZA München gleichzeitig zentral für den bayrischen bzw. süddeutschen Reichsbahnbezirk beschafft und damit gewissermaßen zentrale und „Gruppenbeschaffungsstelle" ist. Hierin liegt ohne Zweifel eine weitere Vereinheitlichung der gesamten zentralen Beschaffungspolitik[8]). Für diese beiden großen zentralen Beschaffungsstellen muß im Hinblick auf die angestrebte Wirtschaftlichkeit der zentralen Beschaffung das bereits weiter oben Gesagte gefordert werden, nämlich: ihr Nebeneinanderbestehen muß grundsätzlich dazu führen, durch Preisvergleiche den Wettbewerb zu fördern und die Lieferungsbedingungen sowie das gesamte Beschaffungsverfahren durch gegenseitigen Austausch der Erfahrungen zu verbessern und einheitlich weiterzuentwickeln. Die Bedeutung verschiedener zentraler Beschaffungsstellen ist auch dadurch gegeben, daß diejenigen Beschaffungsobjekte hauptsächlich beschafft werden können, für die sich an dem betreffenden Platz eine besonders günstige Preisstellung ergibt.

Eine dezentrale Beschaffung liegt dann vor, wenn die einzelnen Stellen ihren Bedarf von den neben- oder übergeordneten Stellen durch freie Einzelbeschaffung decken. Das Nebeneinanderbestehen mehrerer dezentraler Beschaffungsstellen kann ebenso wie bei der zentralen Be-

[7]) Vgl. Anmerkung in Fußnote 9, S. 75.
[8]) Vgl. hierzu: Reichsbahn-Entwicklung. Der deutsche Volkswirt, Jahrg. 1933/34, H. 2, S. 51.

schaffung geeignet sein, durch Preisvergleiche den Wettbewerb zu fordern und der Wirtschaftlichkeit der Beschaffung zu nützen. Weitere Vorteile der dezentralen Beschaffung sind:

a. Die örtliche Verteilung der Aufträge kann besser durchgeführt werden.
b. Für die Beschaffung kleiner Bedarfsmengen ist nur die dezentrale Form wirtschaftlich vertretbar.
c. Ein Zwischenbedarf, der aus irgendwelchen produktions-technischen Gründen auftreten kann und zu bestimmten Zeiten auch immer auftreten wird, kann nur durch die dezentrale Beschaffung möglichst rasch gedeckt werden, so daß die zentrale Bedarfsdeckung nicht ratsam erscheint[9]).
d. Die verschiedenen betriebstechnischen Einrichtungen in den RAW'en und den einzelnen Betriebswerken, die durch ihren besonderen Verwendungszweck ein enges Zusammenarbeiten zwischen Einkäufer und zuständigem Techniker bedingen, werden vorteilhafter dezentral beschafft.

Als dezentrale Beschaffungsstellen kommen, wie oben näher aufgeführt, die 27 örtlichen RBD'en einschließlich der Gruppenbeschaffungsstellen für Steinschlag und Drucksachen, die ihnen unterstellten Dienststellen — die verschiedenen Ämter mit den diesen wieder nachgeordneten Dienststellen — die RAW'e und die diesen übergeordneten GDW'en in Frage, wobei die letzteren in gewissem Sinne eine Zwischenstellung zwischen den beiden Beschaffungsarten — zentral und dezentral — einnehmen; sie beschaffen zwar zentral für den ihnen zugewiesenen Werkstättenbezirk, sind aber von dem gesamten Werkstättenwesen aus gesehen, nebeneinander auf der gleichen Organisationsstufe zuständig, so daß in diesem Zusammenhang ihre Einordnung in die dezentralen Beschaffungsstellen als gerechtfertigt erscheint. Wir sehen also, daß die dezentrale Beschaffung, wenn sie sich zuweilen örtlich und sachlich auch nur in sehr engen Grenzen hält, auf einer weiten Grundlage steht und eine enge Verbundenheit mit den sonstigen Betriebsstellen aufweist. Inwieweit sich hier auf Grund wirtschaftlicher Erkenntnisse und weiterer Maßnahmen, die vornehmlich in die Richtung einer Vereinheitlichung der Organisation führen sollen und für die das weiter oben unter den zentralen Länderbeschaffungsstellen Gesagte gilt, Änderungen ergeben, muß der kommenden Entwicklung überlassen bleiben. Weitere Vereinfachungen sind vor allem in der gegenseitigen Abgrenzung der z. Z. bestehenden 27 Direktions-Bezirke zu erwarten; damit würde sich auch u. U. gleichzeitig eine Verringerung der dezentralen Einzelbeschaffungsstellen (RBD'en) ergeben[10]).

---

[9]) Vgl. hierzu: Freund, R.: Richtlinien für das Einkaufsgeschäft unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse eines Eisenhüttenwerkes. Zeitschrift für Betriebswirtschaft, Jahrg. 1932, H. 7, S. 423 ff.

[10]) Die Selbständigkeit der einzelnen Direktionsbezirke geht heute von anderen Voraussetzungen aus. Aufgabe der regionalen Reichsbahn-

Die Bedarfsstellen auf der Organisationsstufe der Betriebsüberwachung und -durchführung dürften wohl nach wie vor in dem bisherigen Umfang bestehen bleiben, da sie von der angestrebten Vereinheitlichung der Verwaltung nur mittelbar betroffen werden, d. h. in dem Sinne, daß sich eine Umbildung innerhalb der ihnen jeweils übergeordneten Stelle vollzieht. Es gilt hierbei, die Notwendigkeit und den wirtschaftlich vertretbaren Umfang der dezentralen Beschaffung bei den einzelnen Bedarfsstellen zu überwachen.

Eine Sonderstellung nehmen, wie überhaupt in der gesamten Betriebsführung der DR, die RAW'e mit den ihnen übergeordneten GDW'en ein. Es wurde verschiedentlich von der HV der DR schon in Erwägung gezogen, die Ersatzstück- und Werkstoffbeschaffung ausschließlich den GDW'en zu übertragen, also auch noch den Teil der Beschaffung, für den z. Zt. die zentralen Beschaffungsstellen zuständig sind. Für die genormten Ersatzstücke und Werkstoffe ließ sich dieses Vorhaben nicht verwirklichen, da man die erkannten Vorteile der zentralen Beschaffung nicht unberücksichtigt lassen durfte. Die Erweiterung der Beschaffung durch die GDW'en erfolgte indessen auf der Grundlage der Übertragung der Beschaffungszuständigkeit von Seiten der zentralen Beschaffungsstellen. Man konnte diese Maßnahme umsomehr vertreten, als gerade in den letzten Jahren die Bewirtschaftung der Betriebsvorräte mit Hilfe des Lochkartenverfahrens bei den meisten GDW'en eingeführt und weiter ausgebaut wurde. Heute sind die GDW'en in der Lage, die Beschaffung wirtschaftlich und einheitlich durchzuführen und vor allem die Verbrauchsmengen und die Lagerbestände bei den einzelnen RAW'en dauernd zu überwachen.

Gelegentlich einer Besprechung zwischen Vertretern der Betriebswirtschaftslehre und der HV der DR wurde fernerhin eine erweiterte Übertragung der Ersatzstück- und Werkstoffbeschaffung, für die teils die zentralen, teils die Gruppenbeschaffungsstellen zuständig sind, auf die RAW'e in Erwägung gezogen[11]). Dieses Vorhaben scheiterte jedoch an seiner praktischen Undurchführbarkeit; auch wäre eine derart weitgehende dezentrale Beschaffung kaum vertretbar gewesen. Durch die Möglichkeit der Übertragung der Beschaffungszuständigkeit auf die einzelnen RAW'e von Seiten der jeweils übergeordneten GDW und weiterhin durch die in

direktionen ist es, der HV zu ihren Entschließungen die erforderlichen Unterlagen zu liefern, sie zu beraten und dann nach bestem Willen und Können die von dem Generaldirektor und der HV gegebenen Befehle und Anordnungen sinngemäß und verantwortlich in die Tat umzusetzen. Die RBD'en sind in dieser Richtung eher als große regionale Filialbetriebe anzusehen. Vgl.:
Steuernagel: Für Arbeit und Brot / Die Reichsbahn hilft mit. Rhein-Mainische Wirtschaftszeitung, Jahrg. 1934, H. 23, S. 783.

[11]) Gutachten von Prof. Schmalenbach betr. „Einkauf und Ausgleich der Werkstoffe". Entnommen einem Schreiben des Reichsbahnzentralamts (Verwaltungsabteilung) vom 25. April 1928.

besonderen Fällen festgelegte sachliche und örtliche Zuständigkeit der RAW'e für bestimmte Ersatzstücke, hat man die dezentrale Beschaffung in vertretbaren Grenzen gehalten.

20131. Die Grenzen der zentralen Beschaffung.

Ein bekannter und immer wieder geltend gemachter Einwand gegen die zentrale Beschaffung bei den Behörden schlechthin besteht darin, daß sich leicht eine bürokratische Behandlung des Beschaffungswesens durchsetzen kann. Die bürokratisch-gleichförmig-schematische Organisation, die dadurch hervorgerufen wird, daß jede Tätigkeit durch Gesetze, Verordnungen, Geschäftsanweisungen u. dgl. m. geregelt ist und die Arbeit durch die Summe der Vorschriften gewissermaßen „objektiviert" wird, läßt sich jedoch bei einem öffentlichen und privaten Großbetrieb niemals vermeiden. „Der Gesamtbetrieb muß in gewissem Umfang bürokratisiert werden; das ist oft sein Verhängnis, oft aber auch sein Vorteil, und immer ist es eine Notwendigkeit. Wenn man häufig die „Bürokratie" der Wirtschaft des Staats und sonstiger großer Betriebe schelten hört, so liegt diesem Tadel etwas Richtiges zu Grunde, wenn das bürokratische Wesen, wozu es tüchtig Neigung hat, seine Zwecke vergißt. Aber der Tadel wird zur Gedankenlosigkeit, wenn man das bürokratische Wesen an sich tadelt . . . . Es kommt, wenn man genau zusieht, ebenso häufig vor, daß ein Großbetrieb nicht genug, wie daß er übermäßig bürokratisiert ist"[12]). Man übersieht auch meistens die Tatsache, daß den öffentlichen Verkehrsbetrieben auch sozialwirtschaftliche Aufgaben zugewiesen sind, welche rein kaufmännische Dispositionen erschweren[13]).

Die Gefahren liegen also weniger in einer an und für sich bürokratischen Verfahrensweise in der zentralen Beschaffung, sondern vielmehr in einem übersteigerten „Bürokratismus", der zur Folge haben muß, daß die enge Verbundenheit zwischen Käufer und Verkäufer nicht in dem gewünschten Maße herbeigeführt wird. Richtiges kaufmännisch-wirtschaftliches Handeln kann verhindern, daß der zentralen Beschaffung hinsichtlich des Verfahrens Grenzen gesetzt werden müssen, über die hinaus eine dezentrale Beschaffung vorteilhafter und „kaufmännischer"

---

[12]) Schmalenbach: Dynamische Bilanz. 4. Aufl. Leipzig 1926, S. 9.
Vgl. ferner Schmalenbach: Grundlagen der Selbstkostenrechnung und Preispolitik. 2. Aufl. Leipzig 1925, S. 37.
Heidebrock: Technische Pionierleistungen als Träger industriellen Fortschritts. Zeitschrift des VDI, Jahrg. 1927, No. 23, S. 814.
Görnet: Die Bedeutung des öffentlichen Betriebes in der organisierten Wirtschaft. Zeitschrift für Betriebswirtschaft, Jahrg. 1927, H. 8, S. 634.
Gablentz: Industriebureaukratie. Schmollers Jahrbuch, 50. Jahrg. 2. Halbbd., S. 544.

[13]) Kalveram: Betriebswirtschaftliche Rationalisierung, in „Die Handelshochschule", Ergänzungsband, Kap. IX, S. 1283.

ist. „Wenn jeder einzelne Beamte im Geiste der wissenschaftlichen Betriebsführung lebt und arbeitet, ob nun als Leiter von höherer Warte aus oder als Dienstvorstand in einem großen oder kleineren Kreise oder als Mann, der den tatsächlichen Vollzug der Arbeit zu leisten hat"[14]), dann dürfte auch der Gefahr einer bürokratischen Form der zentralen Beschaffung die letzten Voraussetzungen entzogen sein. In dieser Hinsicht sei hier noch ein für alle Beschaffungen gültiges Wort angeführt: „Der Käufer soll leben und leben lassen, je sachverständiger er ist, umsomehr wird er Echtes von Unechtem unterscheiden und die in der Ware steckenden Material- und Arbeitswerte anerkennen. Jedes Ding hat seinen Wert, und der Wert muß bezahlt werden. Sich etwas schenken zu lassen, sollte im Geschäftsleben nicht üblich sein. Den anderen hinters Licht zu führen oder zu übertölpeln, ist beider Parteien unwürdig. Nur das Geschäft ist gut und richtig, bei dem beide zu ihrem Rechte kommen"[15]).

Nicht geeignet ist die zentralisierte Beschaffung dann, wenn kleinere Mengen an sich zentral zu beschaffender Werkstoffe und Ersatzstücke von den RAW'en plötzlich angefordert werden. Um hier einen reibungslosen betrieblichen Ablauf sicher zu stellen, sind die RAW'e ermächtigt, solche Gegenstände, bei denen insgesamt der Beschaffungwert unter Reichsmark 2000 liegt, im Einzelfalle bis zu RM 50 zu beschaffen[16]).

Bei Beträgen über 50 bis 200 RM für die Einzelbeschaffung ist die vorherige Zustimmung der jeweils vorgesetzten GDW erforderlich. Die Gesamtsumme solcher Beschaffungen darf jedoch im einzelnen Monat nicht mehr als 2% des Verbrauchs des betreffenden RAW's an Werkstoffen und Ersatzstücken im Vormonat betragen[17]). Die Verbrauchsstellen können also dringenden, unvorhergesehenen Bedarf raschestens selbst decken und daher bei ihren Bedarfsanmeldungen größere Zurückhaltung üben, was einen fühlbaren Abbau der Lagervorräte ermöglicht.

Es kann vorkommen, daß bei handelsüblichen Waren, die in verschiedenen Wirtschaftsgebieten erzeugt werden, von der zentralen Beschaffung trotz größeren Bedarfs abgesehen wird, um die heimische In-

---

[14]) Vgl. Honold: Die Erziehung zum kaufmännisch-wirtschaftlichen Handeln. RB 1929, H. 43, S. 804. (Entnommen einem Aufsatz von H. Martens: Wissenschaftliche Betriebsführung nach Taylor und ihre Anwendungsmöglichkeiten im Eisenbahnwesen).

[15]) Buxbaum a. a. O., S. 63.

[16]) Bis zum Betrage von 5 RM. im Einzelfall können außerdem die RAW'e und Aemter sowie die von der RBD dazu ermächtigten Dienststellen Stoffe, die bei einem Reichsbahnlager am gleichen Ort nicht vorrätig sind, zur sofortigen Verwendung unter unmittelbarer Verrechnung auf die entsprechenden Verrechnungsstellen der Betriebsrechnung kurzhändig beschaffen. Vgl. Dienstvorschrift für die Bewirtschaftung der Betriebsvorräte, Allgemeiner Teil (Stoa). DR Berlin 1933, S. 16.

[17]) Vgl. Dienstvorschrift für die Bewirtschaftung der Betriebsvorräte a. a. O., S. 16.

dustrie in der Nähe der Verbrauchsstellen mehr zu berücksichtigen, als dies bei der zentralen Beschaffung allgemein der Fall sein dürfte. Die RBD Königsberg war aus diesem Grunde bereits in früheren Jahren ermächtigt, gewisse Gegenstände, die sonst zentral beschafft werden, im Bereich der Provinz Ostpreußen zu beschaffen[18]).

Obwohl in vielen Fällen, wie wir gesehen haben, die zentrale Beschaffung wirtschaftliche Vorteile bietet, ist es jedoch auch vielfach erforderlich, daß dabei eine unmittelbare Beziehung zwischen Einkäufer und Verbraucher einerseits und Verbraucher und Verkäufer andererseits herbeigeführt wird. Dieses Ziel wird dadurch erreicht, daß der Abruf der zentral beschafften Gegenstände den Außenstellen, d. h. den Verbrauchs- oder Einzelbeschaffungsstellen überlassen bleibt oder noch weitergehend, daß die Außenstellen auch die einzelnen Sorten bestimmen, je nachdem der Bedarf der Verbrauchsstellen, vornehmlich RAW'e, schon bei der Vergebung bestimmt übersehen werden kann, oder bei Verbrauchsschwankungen bereits eine gruppenweise Festlegung gestattet. Bei Gegenständen, bei denen mit Sicherheit ein größerer Bedarf vorliegt, dessen Umfang aber noch nicht zu übersehen ist, hat sich die zentrale Beschaffungsstelle darauf zu beschränken, lediglich Preisvereinbarungen ohne Mengenbindungen zu treffen, d. h. sogenannte Mantelverträge abzuschließen. Der Wert der Verträge ohne Sortenfestlegung oder sogar ohne Mengenbindungen liegt darin, daß sowohl der Bildung von Überständen in den Lagern wie der Notwendigkeit teurer Nachbestellungen vorgebeugt wird.

Aus dieser Erkenntnis heraus werden bei der zentralen Beschaffung die nachstehenden Beschaffungsarten[19]), welche die Vorteile der zentralen und dezentralen Beschaffung gewissermaßen in sich vereinigen sollen, angewendet[20]):

a. Die zentrale Beschaffung mit festgelegten Sorten und Mengen.

Sie ist besonders für Stoffe und Ersatzstücke geeignet, bei denen nur wenige Sorten in Frage kommen oder der Bedarf der Einzelsorten schon bei der Vergebung übersehen werden kann. Auch ist das Verfahren geeignet, Stoffe mit nicht handelsüblichen Abmessungen zu beschaffen, deren Herstellung in den Lieferwerken eine Umstellung des Arbeitsganges erfordert. Danach werden u. a. beschafft:

---

[18]) Vgl. hierzu: Moeller: Die Arbeitsbeschaffung der Reichsbahn unter besonderer Berücksichtigung Ostpreußens. Schriften der Handels-Hochschule Königsberg Pr. H. 3, S. 16 ff. (Königsberg 1934.)

[19]) Diese Beschaffungsarten sind nicht zu verwechseln mit den einzelnen Vergebungsverfahren — öffentliche und beschränkte Ausschreibung sowie freihändige Vergebung —. Den genannten Beschaffungsarten (Mantelverträge) können die verschiedenen Vergebungsverfahren zugrunde liegen, in der Regel die beschränkte Ausschreibung und die freihändige Vergebung.

[20]) Vgl. Dienstvorschrift für die Bewirtschaftung der Betriebsvorräte a. a. O., S. 13. Das RZE hat als größte zentrale Beschaffungsstelle im einzelnen die Beschaffungsarten ausgebildet und erstmalig angewandt.

aa. mit Abruf durch die Beschaffungsstelle:
Stab- und Formeisen, eiserne Bleche, Bolzen, Muttern, Schrauben aller Art, Kupfer, Kupferrohre, Kupferdraht, sonstige unedle Metalle aller Art und ferner ein großer Teil der Ersatzstücke.

bb. mit Abruf durch die Außenstellen:
Flüssige Brennstoffe, Schmierstoffe, Putzöl, Lampenöl, Anstrichstoffe, Glas, Brems- und Heizschläuche, Fußboden- und Wandbelagstoffe[21]).

b. Die zentrale Beschaffung über bestimmte Mengen mit nachträglicher Einzelangabe der Sorten.

Sie kommt hauptsächlich bei handelsüblichen Stoffen in Betracht, bei denen die Kenntnis des Bedarfs der Einzelsorten bei der Ausschreibung nicht erforderlich ist, sondern eine gruppenweise Zusammenfassung des Bedarfs genügt. Bei Stoffen, die in verschiedener Güte gebraucht werden, müssen auch die auf die einzelnen Stoffe entfallenden Mengen festgelegt werden. Für den zentralen Abschluß mit nachträglicher Einzelangabe der Sorten kommen daher Stoffe in Frage, deren Gesamtbedarf im allgemeinen übersehen werden kann, bei denen aber der Bedarf an den einzelnen Sorten größeren Schwankungen unterliegt. Die Einzelangabe des Bedarfs kann daher mit dem Erfolg einer weitgehenden Beschränkung der Lagervorräte erst zu einem späteren Zeitpunkt gegeben werden, wenn der Bedarf der einzelnen Sorten sich genauer übersehen läßt. Danach werden u. a. beschafft:

aa. mit Abruf durch die Beschaffungsstelle:
Eiserne Rohre, Eisendraht, Federringe, Unterscheiben und Splinte.

bb. mit Abruf durch die Außenstellen:
Bolzen ohne Gewinde, Segeltuch, Doppeldrell, klares Glas, Vorhangstoff, Plüsch, Drillich und Polsterleinen.

c. Die zentrale Beschaffung bestimmter Sorten ohne Mengenbindung[22]).

Sie eignet sich für Stoffe und Ersatzstücke, für die mit Sicherheit ein Bedarf vorliegt, dessen Höhe sich aber nicht annähernd über-

---

[21]) Zusammengestellt auf Grund von Angaben des RZE; gilt auch für die weiter unten unter b. und c. aufgeführten Beispiele.

[22]) Es handelt sich hierbei lediglich um zentrale Preisvereinbarungen. Die Außenstellen erhalten dann von Fall zu Fall Preislisten, die sie den jeweiligen Abrufmengen zugrunde legen. Sämtliche Knorrbremsteile und sonstige Knorr-Armaturen und -Ausrüstungen werden auf diese Weise beschafft. Ferner werden bei den Mantelverträgen mit bestimmten Mengen und mit oder ohne Sortenfestlegung — Beschaffungsart a. und b. — Preisvereinbarungen beim Abschluß nicht getroffen, sondern solche von Fall zu Fall, d. h. beim Abruf bestimmter Mengen, jeweils festgesetzt. (Die jeweiligen Beschaffungsarten — siehe weiter oben — werden selbstverständlich hierdurch nicht berührt). Auf Grund dieser und der oben erwähnten Möglichkeiten ergeben sich zwei grundsätzliche Arten von Mantelverträgen :

sehen läßt. Die Wirtschaftlichkeit dieser Beschaffungsart liegt vor allem darin, daß die Bildung von Überbeständen und eine u. U. überteuerte Nachbeschaffung vermieden werden kann. Danach werden u. a. beschafft:

aa. mit Abruf durch die Beschaffungsstelle:
Stangen-, Voll- und Hohlkupfer, kupferne Feuerbuchsteile.

bb. mit Abruf durch die Außenstellen:
Blechnieten, Eisenrohre, Flußstahlrohre, Gasrohre, z. T. Sauerstoff und Glühlampen, Kolbenschieberringe, Knorrbremsteile, Gasbeleuchtungsteile, kupferne Stehbolzen.

202 Das Beschaffungsverfahren.

2020. Die Verdingungsvorschriften.

Von jeher waren die Beschaffungen der DR und ihrer Vorgängerinnen wie die der meisten öffentlichen Beschaffungsstellen — Staat, Kommune und Gemeinde — an bestimmte, dem Wandel der rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse unterliegende Verdingungsvorschriften gebunden. Vor dem Kriege waren die Verdingungsvorschriften vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten unter Mitwirkung der Handes- und Gewerbekommission des preußischen Abgeordnetenhauses ausgearbeitet und in den „Allgemeinen Bestimmungen, betreffend die Vergebung von Leistungen und Lieferungen" vom 23. Dezember 1905 zusammengefaßt worden[1]). Diese Verdingungsvorschrift, welche für den Bereich der damaligen preußisch-hessischen Staatseisenbahnen maßgebend war, wurde ergänzt durch die „Dienstvorschrift über das Verdingungswesen und Verkäufe, Generalkautionen, Lieferfristverlängerungen und Niederschlagung von Vertragsstrafen, Entwürfe und Kostenanschläge" vom 1. April 1906[2]) sowie durch die „Vorschriften

---

a. Mantelverträge mit Mengenbindungen,
b. Mantelverträge mit Preisbindungen.
Näheres hierzu vgl. Abschn. 210, „Die allgemeine Ermittlung", S. 209 ff.

[1]) Vgl. Allgemeine Bestimmungen, betreffend die Vergebung von Leistungen und Lieferungen nach dem Erlaß vom 23. Dezbr. 1905, Berlin 1906.

[2]) Die Dienstvorschrift umfaßte: Allgemeine Bestimmungen betreffend die Vergebung von Leistungen und Lieferungen, und zwar: Arten der Vergebung, Verfahren bei Ausschreibungen, Abschluß förmlicher Verträge und Inhalt und Ausführung der Verträge; Die allgemeinen Vertragsbedingungen; Lieferungen und Leistungen durch besondere Interessenkreise; Generalkautionen; Lieferfristverlängerungen und Niederschlagung von Verzugsstrafen; Entwürfe und Kosten-

für die Beschaffung von Fahrzeugen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reicheisenbahn" vom 24. August 1912[3]).

Für die übrigen Staatseisenbahnen bestanden ähnliche, sich an die preußische Vorschrift anlehnende Verdingungsvorschriften; eine einheitliche Regelung bestand jedoch bis zum Kriege nicht, zumal die verschiedenen Länder abweichende Verdingungsvorschriften besaßen[4]).

Soweit die Verdingungsvorschriften in den einzelnen Ländern vor dem Kriege einer Reform unterzogen wurden, legte man die weiter oben erwähnte preußische Verdingungsvorschrift, die in den Jahren 1907 und 1910 eine Reihe von Ergänzungsvorschriften erhalten hatte, zu Grunde. Die preußische Vorschrift beruhte auf dem Bestreben, den Mittelstand, insbesondere das Handwerk, möglichst zu fördern. Sie war auf dem Grundsatz weitgehender Ausnutzung des freien Wettbewerbs aufgebaut und versuchte hiermit, unzuträgliche Begleiterscheinungen nach Möglichkeit auszuschalten. Es wurde u. a. auch auf die große Bedeutung hingewiesen, die einer sorgfältigen Ausarbeitung der Verdingungsunterlagen zukommt. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten führte in seinem bereits angeführten Erlasse u. a. folgendes aus[5]):

„Bei Ausschreibungen ist der Gegenstand in allen wesentlichen Beziehungen bestimmt zu bezeichnen. Ueber alle für die Preisberechnung erheblichen Nebenumstände sind vollständige, eine zutreffende Beurteilung ermöglichende Angaben zu machen. Für die Ausführung von Bauten sind zur Verabfolgung an die Bewerber bestimmte Verdingungsanschläge aufzustellen. In den Anschlägen sind sämtliche Hauptleistungen sowie die Nebenleistungen, die zur planmäßigen Ausführung der Leistung oder Lieferung nach Verkehrssitte mitgehören und für die Preisbemessung besondere Bedeutung besitzen, ersichtlich zu machen. In Bezug auf die Frage der Haupt- und Nebenleistungen ist bei der Aufstellung der Verdingungsunterlagen zu sagen, daß für gewisse Leistungen besondere Positionen mit besonders aufzuwerfenden Preisansätzen nicht gebildet sind, auf diese Leistungen vielmehr bei der Berechnung der Preise für die Hauptleistung Rücksicht zu nehmen ist. Welche Nebenleistungen in diesem Sinne mit der Hauptleistung zu verbinden, und für welche Nebenleistungen besondere Positionen aufzustellen sind, richtet sich nach den Umständen des einzelnen Falles. Besondere Positionen sind zu bilden für Leistungen und Lieferungen, die mit der Hauptleistung nicht in sachlichem Zusammenhang stehen. Mit Rücksicht insbesondere auf den Handwerker-

---

anschläge, Karten und Pläne; Verkäufe. Vgl. Jahrbuch des deutschen Verkehrswesens a. a. O., S. 49.

Steinbrecher: Neuere Vergebungsarten für Bauarbeiten im Rahmen des Verdingungswesens. Berlin 1920.

[3]) Eisenbahnverordnungsblatt vom 24. Aug. 1912.

[4]) Vgl. hierzu Heller: Das Submissionswesen in Deutschland. Jena 1912.

Beutinger: Das Submissionswesen. o. J.

Rößle: Das Submissionswesen. In „Handwörterbuch der Staatswissenschaften", Jena 1927.

[5]) Allgem. Best. 1905, Abschn. II, Ziff. 1.

stand sind die einzelnen Positionen so zu trennen, daß sie für die Angebote eine klare Grundlage bieten. Soweit angängig, sind den Verdingungszuschlägen die zur Klarstellung der Art und des Umfanges der zu vergebenden Leistungen und Lieferungen geeigneten zeichnerischen Darstellungen und Massenberechnungen beizugeben".

Der Erlaß entsprach den damaligen Verhältnissen, während sie jedoch der veränderten wirtschaftlichen und politischen Lage nach dem Kriege auf die Dauer nicht gewachsen war. Im März 1921 wurde zunächst vom Reichstag[6]) eine gesetzliche Regelung des Verdingungswesens mit großer Mehrheit abgelehnt. Dagegen wurde ein Antrag angenommen, einen Ausschuß einzuberufen, der einheitliche Grundsätze des Verdingungswesens für Reich und Länder aufstellen sollte. In Ausführung des Reichstagsbeschlusses vom März 1921 wurde unter Leitung des Reichsfinanzministeriums (Reichsbauverwaltung) ein Sachverständigenausschuß — später i. e. S. Reichsverdingungsausschuß — eingesetzt, der sich aus Vertretern der Reichsministerien, der Länderregierungen, der DR, der Reichsverbände der Bauindustrie, des Deutschen Städtetages, des Reichsverbandes des Deutschen Handwerks, der Angestellten- und Arbeitergewerkschaften, des Verbandes der deutschen Architekten- und Ingenieurvereine und des Bundes Deutscher Architekten zusammensetzte. Zunächst brachte der Reichsverdingungsausschuß im Jahre 1926 die „Verdingungsordnung für Bauleitungen (VOB)" heraus, welche seit April 1927 bei der DR in Anwendung ist[7]).

Anstelle der obenerwähnten „Allgemeinen Bestimmungen, betreffend die Vergebung von Leistungen und Lieferungen" vom 23. Dezember 1905 wurde am 1. Januar 1930 die neue „Verdingungsvorschrift für Lieferungen oder Leistungen" (ausgenommen Bauleistungen) — VVL — von der DR eingeführt[8]), die von allen ihren Dienststellen bei der Vergebung aller Lieferungen oder Leistungen anzuwenden ist, soweit diese nicht unter die Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB) fallen[9]).

---

[6]) Drucksachen des Reichstags 1921.

[7]) Einer näheren Betrachtung soll die Verdingungsvorschrift, soweit sie für die DR in Anwendung kommt, in den folgenden Ausführungen nicht unterzogen werden, sondern die einzelnen Bestimmungen werden nur vergleichsweise angeführt. (vgl. auch Anm. in der Einführung, S. 13/14). Von Interesse ist hierbei auch lediglich der Teil A der VOB „Allgemeine Bestimmungen für die Vergebung von Bauleistungen".

[8]) Abgedruckt in RB 1930, H. 5. Die Abkürzung „VVL" soll in den folgenden Ausführungen beibehalten werden.

[9]) Nach Fertigstellung der vorliegenden Untersuchung ist am 1. Juni 1936 für den Bereich der DR und der Reichsautobahnen die vom Reichsfinanzministerium am 1. April 1936 herausgegebene „Verdingungsordnung für Leistungen (ausgenommen Bauleistungen)" — VOL — anstelle der obenaufgeführten Verdingungsvorschrift für Lieferungen oder Leistungen (ausschließlich Bauleistungen)" — VVL — eingeführt worden. (vgl. hierzu RB 1936, H. 22, S. 453 ff). Die VOL besteht im äußeren Unterschied zu derjenigen von der DR verwendeten VVL aus zwei Teilen, dem Teil A „Allgemeine Be-

Die VVL ist eine von der DR für ihren Bereich herausgegebene Verwaltungsvorschrift, die die Beschaffungsstellen im bestimmten Sinne anweist, jedoch rechtlich m. E. nicht Vertragsbestandteil werden und dem Bewerber kein klagbares Recht geben können. Vertragsbestandteil werden nur die „Allgemeinen Bedingungen für die Ausführung von Leistungen" (VOL Teil B). Die VVL schweigt allerdings zu dieser Frage und auch „Die Verdingungsvorschrift für Bauleistungen (VOB)", an welche sich die VVL anlehnt, hatte sich zurückhaltend nur dahin geäußert, daß ihr Teil A „Nach Auffassung des Ausschusses (der sie entworfen hatte) nicht Vertragsbestandteil werden und dem Bewerber kein klagbares Recht geben sollte"[10]).

Wie bereits erwähnt, lehnt sich die VVL vielfach an die VOB (Teil A) an, enthält jedoch mehrfache in der Natur des Gegenstandes (Lieferungen statt Bauleistungen) begründete Änderungen. Solche ergeben sich auch gegenüber der alten Verdingungsvorschrift von 1905. Hingewiesen sei an dieser Stelle z. B. auf die Bestimmung des § 19, Abs. 4 VVL, wonach Bieter bei der Öffnung nicht zugelassen sind, während nach der alten Verdingungsvorschrift eine Zulassung erfolgte. Nach § 22, Abs. 2 VVL „können" offensichtlich zu niedrige Angebote ausgeschlossen werden, während sie nach der VOB ausgeschlossen werden „sollen". Bei der VOB handelt es sich demnach zwar um keine

---

stimmungen für die Vergebung von Leistungen" und dem bereits vor dem 1. April 1936 in Geltung gewesenen Teil B „Allgemeine Bedingungen für die Ausführung von Leistungen". Die bei der DR am 1. Juni 1936 eingeführte VOL umfaßt daher nur die „Allgemeinen Bestimmungen für die Vergebung von Leistungen", also jenen Teil A; der Teil B ist in der jetzigen Fassung seit 1. August 1934 eingeführt (vgl. die Ausführungen im Abschn. 2021, S. 115 bis 116.

Die VOL (Teil A) lehnt sich im allgemeinen an die VVL an, vielfach auch hinsichtlich der Paragraphenüberschriften. Die Aenderungen von Neuerungen liegen im wesentlichen in den Einzelbestimmungen. Dabei ist wiederum grundsätzlich festzustellen, daß bei diesen Bestimmungen das Neue bisweilen oft schon in bestimmten Ansätzen in der VVL oder in besonderen Anordnungen der HV der DR angedeutet ist, wie die weiteren Ausführungen im einzelnen zeigen werden. Die vorliegende Untersuchung bringt das Beschaffungsverfahren der DR noch auf der Grundlage der Bestimmungen der VVL. Auf besonders wesentliche sachliche Aenderungen durch die neueingeführte VOL (Teil A) ist an entsprechender Stelle anmerkungsweise hingewiesen.

[10]) Im Gegensatz dazu wird in der Vormerkung der VOL (Teil A) ausdrücklich hervorgehoben, „daß die Allgemeinen Bestimmungen für die Vergebung von Leistungen nicht Vertragsbestandteil werden und auch den Bewerber kein klagbares Recht geben". Der Lieferer kann sich demnach nicht mehr auf den Standpunkt stellen, daß sich die DR durch eine Ausschreibung stillschweigend verpflichtet, die Angebote nach den Bestimmungen der den Lieferern bekannten VOL zu behandeln.

Mußvorschrift, dennoch ist die praktische Auswirkung dieser Sollvorschrift eine andere als die der Kannvorschrift der VVL, wie wir im einzelnen noch später sehen werden.

Allgemein sei noch festgestellt, daß die Bestimmungen der VVL eine möglichst gerechte und einwandfreie Verteilung der Aufträge der DR unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft sicherstellen, wobei die Interessen von Industrie, Handwerk und Handel zu gewährleisten sind.

Ergänzend zu den Bestimmungen der VVL treten gegebenenfalls noch besondere formelle Verdingungsvorschriften, soweit die Art des Gegenstandes solche erforderlich macht. Sie enthalten zunächst die allgemeinen und besonderen Vertragsbedingungen sowie im einzelnen Hinweise auf die VVL, teils in übereinstimmender, teils in abweichender Form[11]).

2021. Die Vertragsbedingungen und die technischen Lieferbedingungen.

Den Lieferungen und Leistungen aus Kauf-, Werk- und Werklieferungsverträgen lagen bis zum 1. Aug. 1934 die „Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen oder Lieferungen" zugrunde, die von den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen in teilweise abgeänderter Form übernommen worden waren[1]). Ergänzt wurden die „Allgemeinen Vertragsbedingungen" durch besondere Zahlungs- und Bestellbedingungen, die nach Bedürfnis von den einzelnen Beschaffungsstellen der DR zur Anwendung gelangten[2]), so z. B. „Bestellbedingungen des Reichsbahn-Zentralamts für Einkauf vom 1. Januar 1932", „Lieferungs- und Zahlungsbedingungen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 1. Januar 1933"[3]).

---

[11]) vgl. beispielsweise die „Verdingungsvorschriften für Werkstättennutzholz". Drucksache 918 26 RBD Berlin III. 33.

[1]) Sie waren für den Bereich der Zweigstelle Preußen, die man während der Übergangszeit bis zur Gründung der DR neben der Zweigstelle Bayern, aus der später die „Gruppenverwaltung Bayern" auf Grund des Staatsvertrages hervorging, errichtet hatte, in dreifacher Gestalt herausgegeben worden, und zwar: „Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen und Lieferungen" (Drucksache 1181); Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten (Drucksache 1182) und „Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Erd-, Feld-, Rodungs- und Böschungsarbeiten" (Drucksache 1183). Vgl. Jahrbuch des deutschen Verkehrswesens a. a. O., S. 16.

[2]) Besondere Bedingungen, die teils technischer Art waren, bestanden bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und bei den Reichseisenbahnen folgende: Lieferungsbedingungen für Betriebsstoffe, für Oberbau- und Baustoffe, für Werkstoffe, für Fahrzeuge, für Bauausführungen und für maschinelle Anlagen. Vgl. Jahrbuch des deutschen Verkehrswesens a. a. O., S. 31—34.

[3]) Auf Grund einer Verfügung der HV.

Die im September 1932 vom Reichsverdingungsauschuß herausgegebenen „Allgemeinen Bedingungen für die Ausführung von Leistungen (ausgenommen Barleistungen) (VOL, Teil B)[4]“ wurden mit Gültigkeit vom 1. August 1934 für den Bereich der DR und der Reichsautobahnen eingeführt[5]) und unter der abgekürzten Bezeichnung „ABL“ bekannt[6]). Sie traten an die Stelle der weiter oben erwähnten „Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen oder Lieferungen“ und gelten selbstverständlich nicht für Bauleistungen im Sinne der VOB, für die die „Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauleistungen“ (Teil B der VOB) maßgebend sind; dies galt auch bereits schon für die früheren „Allgemeinen Vertragsbedingungen“. Die ABL weisen im übrigen, im Unterschied vom Teil B der VOL, gewisse nur auf die Reichsbahnlieferungen abgestellte Zusatzbestimmungen auf, die zur äußeren Kennzeichnung in einer anderen Schriftart gedruckt sind.

Die ABL werden im Gegensatz zur VVL den Lieferverträgen zu Grunde gelegt und zu diesem Zwecke den Vertragsgegnern ausgehändigt. Die ABL berechtigen und verpflichten also beide Vertragsteile. Ergänzend zu den ABL treten die gesetzlichen Vorschriften des BGB und HGB, insbesondere die Vorschriften über den Kauf und Tausch (§§ 433 bis 515 BGB) und die Vorschriften über den Handelskauf (§§ 373 bis 382 HGB), auf welche die ABL in den jeweiligen Bestimmungen Bezug nehmen.

Die besonderen Vertragsbedingungen erfuhren ebenfalls mit der Einführung der ABL eine Umarbeitung. Die erwähnten „Einkaufs- und Bestell-Bedingungen des Reichsbahn-Zentralamts für Einkauf vom 1. Januar 1932“ wurden entsprechend ergänzt und erhielten eine einheitliche Fassung als „Ausführungsbestimmungen der Reichsbahnzentralämter vom 1. Januar 1935“ zu den „Allgemeinen Bedingungen für die Ausführung von Leistungen“ (Ausf.-Best. ABL)[7]), die den Vergebungen der Reichsbahn-Zentralämter — vornehmlich des RZE und RZA München — zugrunde gelegt werden. Soweit die übrigen Beschaffungsstellen besondere Vertragsbedingungen herausgeben, findet eine enge Anlehnung an die Ausf.-Best. ABL statt.

Von weittragender Bedeutung sind als besondere Vertragsbedingungen die „Sozialpolitischen Bedingungen für die Vergebung von Leistungen und Lieferungen“, nach denen sich die Lieferwerke verpflichten müssen, die Aufträge der DR ohne offene oder versteckte Überstunden auszuführen und in denen weiter u. a. auch Bestimmungen aus Anlaß von Arbeitermangel auf dem Lande getroffen werden[8]). Die

---

[4]) Drucksache Berlin 1932.
[5]) Verfügung der HV vom 7. Juli 1934.
[6]) Abgedruckt in: RB 1934, H. 37.
[7]) Drucksache RZE, Berlin 1934. Die Abkürzung „Ausf.-Best. ABL“ soll in den folgenden Ausführungen beibehalten werden.
[8]) Lt. einer Verfügung der HV vom 8. Januar 1934 in Ergänzung der Verfügung vom 2. November 1933.

„Sozialpolitischen Bedingungen" gelten sowohl für die Vergebungen von Bauleistungen nach der VOB als auch für die Vergebung von Lieferungen und Leistungen nach der VVL; sie sind von den Lieferfirmen rechtsverbindlich anzuerkennen, wobei insbesondere schriftlich zu vereinbaren ist, daß bei Verstößen gegen die Bedingungen die jeweilige Beschaffungsstelle berechtigt ist, den Auftrag zurückzuziehen, ohne daß der Unternehmer hieraus Schadensersatzansprüche herleiten kann.

Von Einfluß auf die Vertragsgestaltung sind weiterhin die technischen Lieferungsbedingungen, durch welche im einzelnen die technischen Anforderungen an den betreffenden Gegenstand vorgeschrieben werden[9]). Sie hatten sich vor dem Kriege bei den verschiedenen Staatseisenbahnen ungleichmäßig entwickelt und stellten z. T. an ein und denselben Gegenstand ungleiche technische Anforderungen. Aus diesem Grunde mußten die Bedingungen zunächst vereinheitlicht und weiterhin nach den Fortschritten der Technik entwickelt werden. Diese Arbeiten wurden von der DR mit den übrigen Großverbrauchern, den Erzeuger- und Handelskreisen, den Sachverständigen der verschiedenen Arbeitsgebiete und den bei den einzelnen Industrien bestehenden Ausschüssen durchgeführt. Die technischen Lieferbedingungen sollen sicherstellen, daß alle Lieferungen in der für den vorgesehenen Zweck erforderlichen Güte ausgeführt werden. Im allgemeinen wird von der DR angestrebt, möglichst Handelswaren zu beschaffen und die Lieferbedingungen den vom „Deutschen Normenausschuß" herausgegebenen Bedingungen sowie den Vorschriften des „Reichsausschusses für Lieferbedingungen" und des „Deutschen Verbandes für die Materialprüfung der Technik"[10]) anzupassen. Wo es die Eigenheiten und die Sicherheit des Betriebes der DR verlangen, muß von diesem Grundsatz abgegangen werden. Die technischen Lieferbedingungen erhalten jeweils eine einheitliche Fassung in Bezug auf: Beschaffenheit, Güteprüfung, Muster, Lieferung und Ersatz[11]).

---

[9]) Vgl. Buxbaum: Ueber technische Lieferbedingungen. Werkstattstechnik, Jahrg. 1934, H. 6, S. 117 ff.

[10]) Vgl. Handbuch der Rationalisierung a. a. O., S. 181 ff.
Couvé: Grundlagen der wirtschaftlichen Behördenarbeit. Diwiv-Blätter, H. 9, Berlin 1932, S. 85.
Gärtner a. a. O., S. 10.
Gröschler: Warum einheitliche Lieferbedingungen? Deutsche Wirtschaftszeitung, Jahrg. 1929, No. 47, (Sonderdruck).
Gröschler: Erleichterung der Warenabnahme durch einheitliche Lieferbedingungen. Sonderdruck aus den RKW-Nachrichten, Juni 1931.

[11]) Vgl. Verzeichnis der allgemeinen technischen Lieferbedingungen. Zusammengestellt von der HV der DR, Berlin 1933. Drucksache 91900. Sämtliche technischen Lieferbedingungen werden einheitlich gekennzeichnet. Jedes Druckstück führt die Drucksachennummer, die Drucksachendirektion und den Ausgabemonat; z. B „Technische Lieferbedingungen für Stangenkupfer. No. 91798 DIN A4, RBD Berlin, XI. 34". Sehr ausführliche Bestimmungen zu den einzelnen Abschnitten enthalten u. a. die „Vorläufigen tech-

Es sind bei der Aufstellung der zahlreichen technischen Lieferbedingungen Fertigungsvorschriften in die einzelnen Betimmungen nur dort aufgenommen worden, wo dies unbedingt erforderlich erschien, um nicht den Fortschritt der Technik aufzuhalten. Eine Ausnahme bilden hierbei die Lieferbedingungen für Fahrzeuge, welche nur Fertigungsbestimmungen enthalten[12]). Auf die technischen Lieferbedingungen für die Ersatzstücke und Stoffe wird in den einzelnen Bestimmungen hingewiesen. Jedem Vertrag über die Lieferung von Fahrzeugen wird neben den Lieferbedingungen für die Fahrzeuggattung, ein Verzeichnis der technischen Lieferbedingungen für die Stoffe und Ersatzstücke beigefügt, die beim Bau des Fahrzeuges zu beachten sind.

Die Einheitlichkeit der Lieferbedingungen ist, wie die gemachten Ausführungen erkennen ließen, bei der DR gewahrt und sie sind darauf abgestellt „ein Maximum an möglichem Schutz für den Käufer und eine geeignete Grundlage für die Verbesserung der Warenerzeugung und -verteilung und somit für den Verdienst des Fabrikanten und Händlers abzugeben"[13]).

In der Gegenwart gilt es, die technischen Lieferbedingungen auf die neugewonnenen Heimstoffe umzustellen, um damit gleichzeitig die inländische Industrie und darüber hinaus die nationale Rohstoffwirtschaft tatkräftig zu unterstützen und zu fördern[14]), und dabei will die DR Schrittmacher sein!"[15]).

2022. Die Anwendung der einzelnen Vergebungsverfahren.

Wenn man allgemein vom Verdingungswesen und seinen besonderen Vergebungsverfahren spricht, so denkt man gewöhnlich nur an die Vergebung von öffentlichen Arbeiten. Das Verfahren wird aber auf breiter Grundlage angewandt. Behörden, aber auch private Betriebe, bedienen sich dieses Verfahrens, um handelsmäßige Vertragsabschlüsse herbeizu-

---

nischen Lieferbedingungen für Schweißdraht für Verbindungs- und Auftragsschweißung an genormten Stahlsorten nach dem Gas- und Lichtbogenschmelzverfahren". Drucksache 919 27, DIN A4, RZR Berlin, X. 33. An neueren technischen Lieferbedingungen sind zu erwähnen: Technische Lieferbedingungen für Bremsklötze, für Anstrichstoffe, für Rotguß, für Lagermetall.

[12]) Die Lieferbedingungen für Fahrzeuge sind als reine Fertigungsvorschriften nicht wie die übrigen technischen Lieferbedingungen gegliedert.

[13]) Gröschler: Warum einheitliche Lieferbedingungen a. a. O., o. S. (Sonderdruck).

[14]) Näheres hierzu vgl. die Ausführungen in Abschn. 2321 „Die heutige Rohstoffwirtschaft in ihrem Einfluß auf das Beschaffungswesen", S. 295 ff.

[15]) Lindermayer: Die nationale Rohstoffwirtschaft und die Deutsche Reichsbahn. Glasers Annalen Jahrg. 1935, No. 1385/86, Bd. 116, H. 5 und 6, S. 50.

führen. Huber, der Altmeister des Verdingungswesens, gibt folgende Definition[1]):

„Das Verdingungswesen ist das vom Staate eingeführte Verfahren für die Ermittlung von Bezugsquellen und zugleich des billigsten Angebotes vermittelst dessen systematischer Bevorzugung, das in der öffentlichen und allgemeinen Aufforderung zur Bewerbung um eine Arbeitsleistung oder Materiallieferung, der geheimen Hinterlegung der schriftlich eingereichten und sodann in gemeinsamen Termin eröffneten Angebote, sowie in der ausgesprochenen Berücksichtigung der Mindestforderung bei der Zuschlagserteilung besteht".

Diese Begriffsbestimmung ist ein wenig eng gefaßt, da nicht nur die Ermittlung des unter Berücksichtigung aller Umstände günstigsten Angebots, sondern besonders die Ermittlung eines geeigneten Bewerbers bezweckt wird. Das Verdingungswesen — die Ausschreibung in schriftlicher Durchführung — gehört zu den Organisationsformen des öffentlichen Konkurrenzaufrufes. Durch einen Käufer werden Verkäufer zur Konkurrenz aufgerufen. Es handelt sich um eine Organisationsform der Verkäuferkonkurrenz[2]) mit schriftlichen Konkurrenzangeboten. Die Ankündigung einer beabsichtigten Vergebung einer bestimmten Arbeit (Leistung) oder Lieferung und die gleichzeitige Aufforderung an Unternehmer, Angebote auf Grund bestimmter, vom Käufer aufgestellter Bedingung abzugeben, wird auch Offertausschreibung genannt.

Das Verdingungswesen ist demnach eine Form der Vergebung von Arbeiten und Lieferungen, die durchgeführt wird, um eine genügende Anzahl von schriftlichen Angeboten unter im voraus bestimmten Bedingungen zu erhalten und um dann den billigsten bzw. vertrauenswürdigsten Bewerber herauszufinden. Im weiteren Sinne umfaßt der Begriff Verdingungswesen alle wirtschaftlichen, technischen und juristischen Vorgänge, welche sich auf die Ausschreibung, auf die Form derselben, auf die Form und Art der Angebotsstellung, auf die Beurteilung der Angebote, auf die Erteilung der Zuschläge, schließlich auf jene Rechtsverhältnisse erstrecken, die sich nach dem Zuschlage zwischen dem gewählten Bewerber und der verdingenden Stelle ergeben.

Das Hauptziel des Verdingungswesens ist ein möglichst ausreichender Wettbewerb zur Ermittlung von geeigneten Bewerbern, die dem Auftraggeber eine angemessene Preisgestaltung und eine gute Qualität der Leistung und Lieferung sichern.

Nach diesen grundlegenden Ausführungen über das Verdingungswesen sollen nun im folgenden die zur Anwendung kommenden Vergebungsverfahren, wie sie im einzelnen in der VVL enthalten sind, dargestellt werden.

---

[1]) Huber: Das Submissionswesen. Tübingen 1886, S. 29 ff.
[2]) Vgl. Hellauer: Handelsverkehrslehre, in „Die Handelshochschule", BD. 1, Kap. IV., S. 818.
[3]) Vgl. Hellauer a. a. O., S. 819.

20220. Die öffentliche Ausschreibung.

„Öffentliche Lieferungsausschreibung ist die öffentliche Ankündigung der beabsichtigten Vergebung einer bestimmten Lieferung bzw. Leistung, mit der Aufforderung, daß Unternehmer, welche die Lieferung bzw. Leistung ausführen wollen, auf Grund bestimmter Bedingungen ihre Angebote stellen“[4]).

Die öffentliche Ausschreibung bezweckt die Beteiligung einer unbeschränkten Zahl von Unternehmern zur Einreichung von Angeboten. Bei der öffentlichen Ausschreibung erhalten alle Bewerber, die sich gewerbsmäßig mit der Ausführung von Leistungen der ausgeschriebenen Art befassen, die erforderlichen Unterlagen. Die öffentliche Ausschreibung ist zu wählen, wenn nicht die Eigenart der Lieferung oder Leistung oder besondere Umstände das Verfahren der beschränkten Ausschreibung rechtfertigen[5]). Für die zentrale Beschaffung der DR kommt die öffentliche Ausschreibung kaum in Frage, da bei unbeschränkter Bieterzahl nicht geprüft werden kann, ob die Bewerber fachkundig, leistungsfähig und zuverlässig sind; es kommt hinzu, daß die zahlreichen Angebote nicht mit der erforderlichen Sorgfalt durchgearbeitet werden können und auch kaum zu bewältigende Verwaltungsarbeit verursachen würden. Wir finden die öffentliche Ausschreibung z. T. bei den Einzelbeschaffungsstellen für die Beschaffung von handelsüblichen Maschinen, Werkzeugen und Geräten aller Art und vor allem bei der Vergebung von Bauausführungen[6]).

Die öffentliche Ausschreibung kann den Vorteil haben, daß sie den mit den Marktverhältnissen nicht vertrauten Stellen trotzdem die günstigsten Preise sichert. In uneingeschränkter Ausnutzung dieser Fähigkeit ergaben sich aber in den früheren Jahren volkswirtschaftliche Nachteile, welche die ausschreibenden Stellen zu verhindern suchen mußten. „Zu diesen Folgen gehörten vornehmlich eine ungünstige Beeinflussung der Marktlage der Artikel bzw. Arbeiten, für die Ausschreibungen abgehalten werden, durch die in der Konkurrenz gedrückten niedrigen Offerten, die Zurückdrängung solider und darum unter Berücksichtigung guter Lieferung kalkulierender Unternehmungen durch illoyale Konkurrenz, die Schädigung des einheimischen oder ortsansässigen Gewerbes durch die Erstehung der Lieferung seitens fremder Unternehmer“[7]).

Aus diesen Gründen erfuhr in den Nachkriegsjahren die öffentliche Ausschreibung in ihrer Anwendung eine weitgehende Beschränkung, indem entweder in der Lieferungsausschreibung gewisse Konkurrenten ausgeschlossen wurden oder doch bei der Auswahl der Angebote nicht immer das günstigste bzw. niedrigste Angebot Berücksichtigung fand.

---

[4]) Hellauer a. a. O., S. 226.
Hellauer: Handelsverkehrslehre a. a. O., S. 830.
[5]) § 3, Abs. 3 VVL.
[6]) § 3 VOB.
[7]) Hellauer a. a. O., S. 831.

Dieser Gedanke ist in dem wichtigen § 2 der VVL (und ähnlich in § 3 VOB) zunächst ganz allgemein ausgesprochen: „Lieferungen oder Leistungen sind an fachkundige, leistungsfähige und zuverlässige Bewerber zu vergeben; der Wettbewerb ist die Regel, ungesunde Begleiterscheinungen sollen bekämpft werden[8]). „Eingehender, und vor allem zu der Auswahl des Angebotes Stellung nehmend, sprechen sich die Bestimmungen in § 22, Ziffer 1, 2 und 3 — wohl die wichtigste Vorschrift der ganzen Verdingungsordnung — aus: „Zu berücksichtigen sind nur solche Bieter, die für die Erfüllung der vertraglichen Aufgaben die notwendige Sicherheit bieten und zur sachgemäßen und rechtzeitigen Ausführung imstande sind. Der Zuschlag ist auf das Angebot zu erteilen, das unter Berücksichtigung aller Umstände als das wirtschaftlichste erscheint. Es ist daher nicht unbedingt an die niedrigste Geldforderung gebunden. Angebote, deren Preise in offenbarem Mißverhältnis zur Leistung stehen, können ausgeschlossen werden“[9]).

Neben der Beschränkung des öffentlichen Ausschreibungsverfahrens durch die umschriebenen eingehenden Bestimmungen ist man bei der DR — wie auch bei anderen öffentlichen Beschaffungsstellen — von der Anwendung der öffentlichen Ausschreibung an und für sich immer mehr abgekommen. Dabei waren teils die wirtschaftlichen Verhältnisse, teils jedoch auch die allgemeine Bevorzugung der beiden anderen Vergebungsarten der VVL — der beschränkten Ausschreibung und der freihändigen Vergebung —, welche erheblich einfacher in der Durchführung sind und dabei nicht den Arbeitsaufwand wie bei der öffentlichen Ausschreibung verursachen, von Seiten der einzelnen Beschaffungsstellen bestimmend. Nachdem dank der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik der „gerechte Preis“ und ein gesunder Wettbewerb im Wirtschaftsleben wieder vorherrschen und ungesunde Begleiterscheinungen durch die Preisüberwachung nachhaltig bekämpft werden, ist auch wieder ein breiteres Feld für die erfolgreiche Anwendung der öffentlichen Ausschreibung vorhanden. Aus dieser Erkenntnis heraus hat die HV die einzelnen Beschaffungsstellen angewiesen[10]), die öffentliche Ausschreibung überall

---

[8]) Auch § 2 Abs. 1 VOL enthält materiell die gleiche Bestimmung; es heißt dort: „Leistungen sind unter ausschließlicher Verantwortung der Beschaffungsstellen an fachkundige, leistungsfähige und zuverlässige Bewerber zu angemessenen Preisen zu vergeben, hierbei soll der Wettbewerb die Regel bilden. Ungesunde Begleiterscheinungen sollen bekämpft werden“.

[9]) § 24, Abs. 3, Satz 1 u. 2 VOL lautet: „Bei der Zuschlagserteilung sind nur solche Bieter zu berücksichtigen, die für die Erfüllung der vertraglichen Bedingungen die notwendigen Sicherheiten bieten und für die sachgemäße und rechtzeitige Ausführung der Leistungen über die erforderlichen technischen Erfahrungen und Einrichtungen verfügen.
Satz 3 enthält die Bestimmung der besonderen Berücksichtigung notleidender Gebiete, die der Reichswirtschaftsminister (Reichsausgleichsstelle für öffentliche Aufträge) als solche anerkannt hat.

[10]) Verfügung der HV der DR vom 31. Juli 1933. Zeichen: 71/70 Y Sta 85.

dort anzuwenden, wo eine solche wirtschaftlich vertretbar ist. Dies wird insbesondere bei der Vergebung von Lieferungen möglich sein, für deren Ausführung kleinere Betriebe die erforderlichen betriebstechnischen Einrichtungen besitzen. Die vielfach verbreitete Ansicht, daß die verhältnismäßig geringe Höhe des Wertes der ausgeschriebenen Lieferungen allein schon grundsätzlich dazu berechtigt, von einer öffentlichen Ausschreibung abzusehen, dürfte keinesfalls zutreffend sein, umsoweniger, als sich derartige kleinere öffentliche Ausschreibungen zweckmäßig in „Blättern" von örtlich begrenzter Bedeutung nur an einen verhältnismäßig kleinen Kreis von Lieferfirmen wenden und daher in ihrer Bearbeitung kaum gegenüber der beschränkten Ausschreibung einen erhöhten Arbeits- und Sachaufwand erfordern.

Die Anwendung der öffentlichen Ausschreibung außerhalb der Vorschriften der VVL ist auch dadurch sicher gestellt, daß die RAW'e und Ämter bei Vergebung der Lieferungen sie anwenden können. Die Geschäftsanweisungen für die Direktoren der RAW'e und für die Amtsvorstände der Ämter besagen nämlich, daß Leistungen und Lieferungen vergeben werden können:

a. freihändig bis zum Betrage von 5 000 RM
b. in beschränkter Ausschreibung bis zum Betrage von 15 000 RM
c. in öffentlicher Ausschreibung bis zum Betrage von 30 000 RM.

Diese Bestimmungen sind nun aber nicht so zu verstehen, daß die betreffenden Beschaffungsstellen ausnahmslos daran gebunden sind, sondern sie finden nur insoweit Anwendung, als die zur Vergebung kommende Leistung oder Lieferung derartige Bindungen hinsichtlich des Wertes zuläßt. Wenn z. B. eine Maschine beschafft werden soll, deren Anschaffungswert schätzungsweise 25 000 RM beträgt, so wäre zunächst die öffentliche Ausschreibung das vorgeschriebene Verfahren. Handelt es sich bei der Maschine jedoch um eine Spezialausführung für bestimmte Betriebszwecke der DR, für die nur eine beschränkte Anzahl von Lieferfirmen in Frage kommt, so kann bzw. muß unter eingehender Begründung von der öffentlichen Ausschreibung abgesehen werden und die beschränkte Ausschreibung oder u. U. die freihändige Vergebung zur Anwendung gelangen, wobei die Einwilligung der vorgesetzten Dienststelle einzuholen ist.

Bei der Bindung der einzelnen Vergebungsverfahren an derartige Bestimmungen, welche an und für sich außerhalb der Vorschriften der VVL stehen, ist auf der einen Seite die Gewähr dafür gegeben — und das scheint u. E. der Hauptgrund für ihre Einführung gewesen zu sein —, daß nicht gewissermaßen willkürlich die verschiedenen Vergebungsverfahren von der betreffenden Beschaffungsstelle gewählt werden. Man wollte auch einer einseitigen Bevorzugung von solchen Lieferfirmen, welche durch irgendwelche Voraussetzungen an den maßgebenden Beamten gebunden sind, vorbeugen, da man in dieser Beziehung z. T. bei den früheren Staatseisenbahnen sehr unangenehme Erfahrungen gemacht hatte. Auf der anderen Seite könnte man noch einwenden, daß die Festsetzung einer bestimmten Auftragswertgrenze für die Anwendung der

einzelnen Vergebungsverfahren wirtschaftlich nicht gerechtfertigt erscheint, und zwar insofern, als von Fall zu Fall geprüft werden muß, in welchem Verhältnis die Kosten des Verfahrens, die je nach Art und Umfang der Leistung oder Lieferung verschieden sind, zu dem Ausschreibungsbetrage stehen.

Zusammenfassend halten wir fest, daß die einzelnen Beschaffungsstellen vor allem bestrebt sein müssen, die Beschaffungen mit dem größten wirtschaftlichen Erfolg durchzuführen. Dabei ist es unbedingt erforderlich, die Zweckmäßigkeit der einzelnen Vergebungsverfahren hinsichtlich Umfang und Art der zu verdingenden Leistung oder Lieferung genauestens zu prüfen. Nur so ist in dieser Hinsicht eine gesunde Beschaffungspolitik der DR sicher gestellt.

20221. Die beschränkte Ausschreibung.

Während nach den „Allgemeinen Bestimmungen" von 1905 die öffentliche Ausschreibung sowohl nach den einzelnen Vorschriften als auch in der praktischen Durchführung die Regel war[11]), ist heute bei der DR nach der VVL neben der freihändigen Vergebung die beschränkte Ausschreibung das am häufigsten angewandte Vergebungsverfahren. Bei der nichtöffentlichen oder engeren Ausschreibung wird der Wettbewerb auf eine bestimmte Zahl von Unternehmern beschränkt. Das Verfahren findet allgemein dann statt, wenn die Leistung oder Lieferung nur von einem beschränkten Kreis von Unternehmern ausgeführt werden kann, besonders wenn große Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit erforderlich sind. Bei dieser Art der Ausschreibung wird die Zahl der Bewerber angegeben. Sie entspricht in der Regel der Größe und Bedeutung der Leistung oder Lieferung.

Im § 3, Ziffer 4 VVL heißt es:

„Die beschränkte Ausschreibung kommt in Frage, wenn Art und Umfang der Lieferung oder Leistung besondere Zuverlässigkeit oder Fachkunde des Bewerbers erfordern und eine ausreichende Anzahl leistungsfähiger Unternehmer vorhanden sind"[12]).

Sie findet Anwendung für die Beschaffung von Ersatzstücken für Fahrzeuge, von Werk- und Betriebsstoffen, von Spezialmaschinen, Geräten und Werkzeugen sowie, was die VOB Teil A angeht, für die Vergebung von bestimmten Bauausführungen. Sowohl die zentralen als auch Gruppen- und Einzelbeschaffungsstellen machen davon Gebrauch.

Auch ist die beschränkte Ausschreibung besonders geeignet, die Heranziehung mittlerer und kleinerer Lieferfirmen, insbesondere durch

---

11) Nach § 3a VOB, Teil A bildet die öffentliche Ausschreibung heute noch die Regel, wenn nicht besondere Umstände eine Abweichung erforderlich machen.

12) Entsprechend § 8, Ziffer 3 VOB Teil A. Nach § 3 (2) VOL soll gleichfalls eine beschränkte Ausschreibung stattfinden, wenn Art und Umfang der Leistung besondere Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit oder Fachkunde des Bewerbers erfordert und eine ausreichende Zahl leistungsfähiger Unternehmer vorhanden ist.

Teilung der Aufträge in Lose[13]), zu fördern. Bei der beschränkten Ausschreibung müssen nach § 6, Ziffer 2 VVL, mindestens drei von einander unabhängige Bieter zum Wettbewerb aufgefordert werden. Es wird den einzelnen Beschaffungsstellen nahegelegt, nicht immer dieselben Firmen auszuwählen[14]). Diese Kann-Vorschrift hätte u. E. besser durch eine Soll-Vorschrift ersetzt, denn diese „Empfehlung", wie es in der VVL heißt, darf unter keinen Umständen nur zu einer reinen Ermessenssache der betreffenden Beschaffungsstelle werden. Die Neufassung des § 6, Ziffer 2 VVL könnte wie folgt lauten: „Bei beschränkter Ausschreibung sollen je nach den Verhältnissen einige, mindestens jedoch drei von einander unabhängige Unternehmer zur Angebotsabgabe aufgefordert werden. Dabei sollen nicht immer dieselben Bewerber berücksichtigt werden"[15]).

Damit wäre u. E. besser vermieden, daß sich ein an und für sich nicht erforderlicher Kreis von Stammlieferern bildet. Der Annahme, daß die DR nur solche Firmen bei der Vergebung ihrer Aufträge berücksichtige, die auf einer Lieferantenliste stehen, begegnete man des öfteren in den früheren Jahren, und zwar in den Kreisen der Lieferfirmen, die sich erstmalig an den Ausschreibungen der DR beteiligten. Diese Annahme war indessen unberechtigt, denn in den vergangenen Krisenjahren war die DR kaum in der Lage, schon alteingeführten Firmen, die bereits seit Generationen sich auf „Eisenbahnbedarf" eingestellt hatten, eine ausreichende Beschäftigung zu geben. Darüber hinaus hat sie nicht unversucht gelassen, gut arbeitenden Firmen, deren Zuverlässigkeit bekannt war, Gelegenheit zur Beteiligung an den Ausschreibungen zu geben. Eine Gewähr dafür, daß nicht nur „Stammlieferer" berücksichtigt werden, ist weiterhin dadurch gegeben, daß im Gegensatz zur VOB Teil A bei der beschränkten Ausschreibung die Bieterzahl nach oben nicht begrenzt ist. Das darf jedoch andererseits nicht dazu führen, daß der Kreis der Bewerber zu groß gewählt wird, da ein solches Vorgehen dem Zweck der beschränkten Ausschreibung widersprechen würde.

---

[13]) § 4 VVL; entsprechend § 4 VOB TEIL A.

[14]) Im § 6, Ziffer 2 VVL heißt es wörtlich: „Bei beschränkter Ausschreibung sollen je nach den Verhältnissen einige, mindestens jedoch drei von einander unabhängige Unternehmer zur Angebotsabgabe aufgefordert werden. Es empfiehlt sich, nicht immer dieselben auszuwählen".

[15]) § 8, Ziffer 3 VOB, Teil A, lautet entsprechend: „Von Fall zu Fall soll unter den Teilnehmern gewechselt werden, damit eine entsprechende Anzahl leistungsfähiger Bezugsquellen zur Verfügung stehen".
§ 9, (2) VOL lautet nunmehr: „Bei beschränkten Ausschreibungen sollen mehrere — mindestens 3 — von einander unabhängige Unternehmer zur Angebotsabgabe aufgefordert werden. Der Bewerberkreis soll gewechselt werden, wenn nicht besondere Gründe entgegen stehen".

Entsprechend der außerhalb der VVL vorgeschriebenen Anwendung der öffentlichen Ausschreibung, sollen die RAW'e und Ämter bei Vergebungen im Werte von 5 000 bis zu 15 000 RM zunächst die beschränkte Ausschreibung in Erwägung ziehen. In Bezug auf eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der möglichen Berücksichtigung, gilt das in den Ausführungen über die öffentliche Ausschreibung Gesagte[16]).

20222. Die freihändige Vergebung.

Neben den beiden eigentlichen Ausschreibungsverfahren — öffentliche und beschränkte Ausschreibung — kennt die VVL noch die freihändige Vergebung, d. h. die formlose Bestellung nach freiem Ermessen der einzelnen Beschaffungsstellen. Nach der allgemeinen Begriffsdefinition ist die freihändige Vergebung nicht als eine Form des Verdingungswesens, sondern nur als eine gewöhnliche Form der Auftragserteilung anzusehen[17]).

Im einzelnen spricht sich § 3, Ziffer 5 VVL für die zweckmäßige Anwendung der freihändigen Vergebung wie folgt aus:

„Ohne Ausschreibungen (freihändig) können Lieferungen oder Leistungen dann vergeben werden, wenn die Voraussetzungen für ein öffentliches oder beschränktes Ausschreiben nicht gegeben sind. Dies wird oft, wenn auch nicht immer, der Fall sein:

a. bei syndizierten und monopolartigen Gegenständen, soweit nicht Außenseiter oder Händlerrabatte in Frage kommen,
b. bei gewissen Börsenwaren,
c. bei solchen Gegenständen, die unter patentamtlichem Schutze stehen,
d. bei Gegenständen, deren Herstellung besondere Kunstfertigkeit oder Erfahrung erfordert,
e. bei besonderer Dringlichkeit,
f. wenn Ausschreibungen zu keinem annehmbaren Ergebnis geführt haben,
g. wenn die Art der Lieferung oder Leistung noch nicht völlig eindeutig bezeichnet werden kann"[18]).

---

[16]) Vgl. Abschn. 20220: „Die öffentliche Ausschreibung", S. 120 ff.

[17]) Im § 3c, Ziffer 8 VOB Teil A heißt es: „Die freihändige Vergebung, die Uebertragung einer Leistung oder Lieferung nach freiem Ermessen des Auftraggebers, wird angewandt, wenn die Arbeit künstlerische oder technisch-wissenschaftliche Fertigkeit und Erfahrung des Unternehmers erfordert, wenn die Art und der Umfang der Leistung sich vorher nicht genau bestimmen läßt, wenn die Trennung einer kleineren Leistung von einer zu vergebenden größeren Leistung sich nicht durchführen läßt, oder wenn ein günstiges Angebot nicht zu erwarten ist".

[18]) Nach § 3 VOL sind zu den nach der VVL gegebenen Voraussetzungen für die Freihändigkeit der Vergebung neu hinzugekommen:

„a) bei Leistungen, für die nur bestimmte Ausführungsarten in Betracht kommen oder nur bestimmte Unternehmer vorhanden sind".

Man hat demnach vermieden, die Anwendung der freihändigen Vergebung im einzelnen zu konkretisieren. Die Zweckmäßigkeit der freihändigen Vergebung muß z. T. eine Ermessenssache der einzelnen Beschaffungsstelle bleiben, die gegebenenfalls auf Grund von Erfahrungen und einer eingehenden Marktanalyse sogenannte Faustregeln aufstellen kann, wobei sie sich selbstverständlich zunächst auf die aufgeführten Beispiele der VVL zu beschränken hat. Eine eingehende Begründung für die Nichtanwendung des Ausschreibungsverfahrens ist auch dann erforderlich, wenn das Ausschreibungsverfahren wenigstens theoretisch möglich gewesen wäre.

Wir finden die freihändige Vergebung ausschließlich bei der Beschaffung von Kohlen, von Oberbaustoffen, von Fahrzeugen, von verschiedenen Ersatzstücken, syndizierten Betriebs- und Werkstoffen. Sie ist vorherrschend bei den zentralen Beschaffungsstellen, hier vor allem beim RZE. Die Beschaffung ist beim RZE spezialisiert, d. h. bestimmte Warengruppen werden hier von besonderen Beamten bearbeitet, die über die jeweilige Marktlage unterrichtet sind und daher auch mit Erfolg freihändig zu beschaffen vermögen[19]).

Die Notwendigkeit, unwirtschaftliche Maßnahmen zu vermeiden, führt dazu, daß Ausschreibungen über geringfügige Mengen nicht vorgenommen werden sollen. Die VVL sieht zwar unter den Gründen, die eine freihändige Vergebung rechtfertigen, eine Geldgrenze nicht vor[20]); da es sich jedoch bei kleineren Bedarfsmengen in der Regel um einen dringenden Zwischenbedarf handelt, kann nach der VVL in diesen Fällen freihändig beschafft werden. Darüber hinaus sind auf besondere An-

---

„h) bei geringfügigen Nachbestellungen im Anschluß an einen bestehenden Vertrag, wenn kein höherer Preis als für die Hauptleistungen gefordert wird und von einer erneuten Ausschreibung kein günstigerer Preis zu erwarten ist".

„i) wenn Leistungen von Reichs-, Staats- oder Gemeindebehörden oder von Gefangenenanstalten, Anstalten sozialer Art u. dergl. ausgeführt werden sollen".

„k) wenn nach Aufhebung einer öffentlichen oder beschränkten Ausschreibung eine Wiederholung dieser Vergebungsarten nicht angebracht erscheint".

„l) wenn es sich um eine vorteilhafte Gelegenheit handelt".

„m) wenn sie durch Ausführungsbestimmungen bis zu einem bestimmten Höchstwert ausdrücklich zugelassen ist (die Wertgrenze ist von der DR auf RM. 500 festgesetzt)".

„n) wenn Ersatzteile oder Zubehörstücke zu Maschinen, Geräten usw. vom Lieferer der Hauptteile beschafft und diese Stücke in brauchbarer Ausführung von anderen Lieferern nicht oder nicht billiger bezogen werden können".

Die Aufzählung aller Anwendungsfälle nach § 3 (3) VOL muß — im Gegensatz zu derjenigen des § 3 der VVL — als erschöpfend angesehen werden.

[19]) Hammer, a. a. O., S. 65. Vgl. auch die Ausführungen im Abschn. 20111: „Die zentralen Beschaffungsstellen", S. 78 ff.

[20]) Vgl. hingegen Anmerkg. in Fußnote 18, S. 125.

ordnung der HV hin sämtliche Beschaffungsstellen ermächtigt, Kleinaufträge bis zum Werte von 50 RM außerhalb der Vorschriften der VVL in einfachster Weise zu erteilen[21]).

Außerdem sollen die RAW'e und die Ämter bei Vergebungen bis zu 5000 RM zunächst die Möglichkeit einer freihändigen Vergebung in Erwägung ziehen, entsprechend den Bestimmungen für die öffentliche und beschränkte Ausschreibung.

Zusammenfassend stellen wir fest, daß nachstehende Gesichtspunkte für die Anwendung der einzelnen Vergebungsverfahren von Bedeutung sind:

a. Art der Leistung oder Lieferung,
b. Umfang der Leistung oder Lieferung,
c. Größe des zu berücksichtigenden Liefererkreises,
d. Bindungen an Patente oder Sonderfabrikate,
e. Beschaffung zur Lagerergänzung,
f. Beschaffung zur unmittelbaren Verwendung,
g. Deckung eines dringenden Zwischenbedarfs.

Erst wenn hierbei die Voraussetzungen für die öffentliche Ausschreibung nicht vorliegen und auch die beschränkte Ausschreibung aus bestimmten Gründen nicht anzuwenden ist, kann die freihändige Vergebung gewählt werden, so daß, um wieder an die Vorschriften der VVL anzuknüpfen, das Vergebungsverfahren praktisch zur Anwendung kommt, welches im Einzelfall als das wirtschaftlichste erscheint[22]). Im übrigen ist in den Akten zu begründen, weshalb in den Fällen der beschränkten Ausschreibung und in den Fällen der freihändigen Vergebung von der öffentlichen und beschränkten Ausschreibung Abstand genommen wurde[23]).

Es ist eine besondere Aufgabe des Prüfungsdienstes, die vorgeschriebene Anwendung der Vergebungsverfahren zu überwachen und vor allem von Fall zu Fall die gegebenen Voraussetzungen zu prüfen.

2023. Die Analyse des Beschaffungsmarktes.

Der Marktanalyse als Dispositionsmittel der Unternehmung kommt eine hervorragende Bedeutung zu. „Sie soll nicht nur dem Zweck der Ausweitung der Märkte und ihrer intensiveren Bearbeitung dienen, sondern sie soll — was in vielen Fällen wichtiger ist — auch

---

[21]) Vgl. Dienstvorschrift über die Bewirtschaftung der Betriebsvorräte a. a. O., Anhang III, S. 2/3. Solche Kleinkäufe werden im allgemeinen mit Bestellzettel durchgeführt, Käufe von Stoffen in geringer Menge und von geringem Einzelwert können auch formlos getätigt werden, wenn dies Verkehrssitte oder handelsüblich ist.

[22]) § 3, Ziffer 1 VVL. Es sei erwähnt, daß die VOB, Teil A eine derartige sorgfältige Prüfung der Wirtschaftlichkeit der einzelnen Vergebungsverfahren in ihren Bestimmungen nicht vorschreibt.

[23]) § 3, Ziffer 6 VVL. Die VOB, Teil A enthält eine derartige Bestimmung nicht.

die Erhaltung bereits gewonnener Märkte ermöglichen, indem sie den Blick hinlenkt auf grundsätzliche Veränderungen in der Wirtschaft, denen sich die Unternehmung aktiv oder passiv anpassen muß. Ihre Aufgabe wächst damit über die reine Beschäftigung mit dem Markte im allgemeinen Sinne hinaus, und sie gewinnt den umfassenderen Charakter einer Wirtschaftsforschung, die sich mit allen Zusammenhängen von Ursache und Wirkung und den daraus abzuleitenden Maßnahmen beschäftigt"[1]).

Für die Beschaffungsmarktanalyse der Waren gibt Sandig[2]) folgende Richtlinien:

a. Die Feststellung des Bedarfs an Fertigwaren, Rohstoffen, Hilfsstoffen und anderen Vermögensteilen[3]).

b) Die Analyse der Ware[4]).

c. Die Quellen der Beschaffung: Die Lieferantenschaft, die Einstellung der Lieferanten zur Unternehmung.

d. Die Wettbewerbslage im Markte: Der Wettbewerb der Unternehmungen um ein und dieselbe Ware, der Wettbewerb der Lieferanten um den Absatz an die Unternehmung.

e. Das Entgelt bzw. der Preis als Beschaffungsbedingung: Feststellung der günstigsten Preise
aa. durch reinen Preisvergleich
bb. durch Vergleich der Preise unter Berücksichtigung der Qualitäten[5]),
Feststellung der günstigsten Zahlungsbedingungen.

f. Die räumlichen Bedingungen der Beschaffung: Auffindung der günstigsten Beschaffungswege und -orte, Lieferart, Entfernung zur Lieferantenschaft, die Möglichkeit zur persönlichen Fühlungnahme mit den Lieferanten.

g. die zeitlichen Bedingungen der Beschaffung: Feststellung der günstigsten Beschaffungszeit (Saisontermine) Lieferzeiten, Zahlungszeiten, Zeitpunkte des Gefahrenüberganges.

h. Die Kosten als Beschaffungsbedingung: z. B. Abschlußkosten, Vermittlungskosten, Transportkosten, Versicherungskosten.

i. Die sonstigen Beschaffungsbedingungen: Eigentumsvorbehalte oder andere Besonderheiten. Von Lieferanten geleistetes Service.

---

[1]) Henzel: Marktanalyse und Budgetierung, in „Die Handelshochschule", Ergänzungsband, Kap. XI, S. 1508.

[2]) Sandig: Grundriß der Beschaffung II. Die Betriebswirtschaft, Zeitschrift für Handelswissenschaft und -praxis, Jahrg. 1935, H. 9, S. 199.

[3]) Vgl. hierzu die Ausführungen im Abschn. 20240: „Die Bedarfsermittlung", S. 139 ff.

[4]) Vgl. hierzu die Ausführungen im Abschn. 20251: „Die Feststellung der Beschaffenheit der zu liefernden Ware", S. 168 ff.

[5]) Vgl. hierzu die Ausführungen im Abschn. 21: „Die Preisbildung im Beschaffungswesen", S. 208 ff.

k. Der Beschaffungsvorgang (Die techniche Durchführung)[6]).

Diese rein betriebswirtschaftlichen Grundsätze haben auch für die DR volle Geltung. Dabei ist für sie als öffentliche Beschaffungsstelle die Frage der Quellen der Beschaffung, d. h. die Zusammensetzung des Liefererkreises, von besondere Bedeutung. Zunächst gilt hierbei, daß die DR, wie auch jede andere private oder öffentliche Unternehmung, in großem Umfange in ihrer Beschaffungstätigkeit von der Lieferantenschaft abhängig ist. Stockt der Zufluß von Waren irgendwann, so ergeben sich Schwierigkeiten in der gesamten Betriebsführung. Alle Beschaffungsstellen sind daher dauernd gezwungen, immer von neuem eine Analyse der Beschaffungsquellen anzustellen, um den Zufluß der verschiedenen Beschaffungsobjekte zu untersuchen, die Lieferantenschaft genau kennen zu lernen und ihre Einstellung zur beschaffenden Unternehmung zu studieren[7]).

Neben diese betriebswirtschaftlichen Erwägungen hinsichtlich der Beschaffungsquellen, treten solche volkswirtschaftlicher Art. Die DR ist bis zu einem gewissen Grade in der Lage, die Größe und die Zusammensetzung des Liefererkreises unter wirtschafts- und sozialpolitischen Gesichtspunkten zu bestimmen und ebenfalls die Auswahl der Lieferer von bestimmten Voraussetzungen abhängig zu machen. Hierauf sei im folgenden näher eingegangen.

20230. Die Richtlinien für die Auswahl der Lieferer und die Größe des Liefererkreises.

Unter Anlehnung an die gemachten Ausführungen über die Verdingungsvorschriften und die Anwendung der einzelnen Vergebungsverfahren können grundsätzlich alle Firmen, die produktionstechnisch auf den Bedarf der DR eingestellt sind, in den Kreis der Lieferer einbezogen werden. Die jeweilige Beschaffungsstelle muß dabei bemüht sein, nur klare und durchsichtige Geschäfte zu machen. „Ein Geschäft darf sich wohl einmal als unwirtschaftlich, ja als Fehlschlag erweisen, nie aber als zweifelhaft“[8]). Voraussetzung dafür ist allerdings, daß vorher die finanzielle und technische Leistungsfähigkeit des Unternehmers geprüft worden ist[9]). Zuverlässige und gut arbeitende Firmen können sich jederzeit um Leistungen und Lieferungen bewerben. Ihre Angebote werden geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt, wobei im allgemeinen neuen Lieferern zunächst nur Probeaufträge erteilt werden. „Trotzdem hört man oft Klagen darüber, daß die Reichsbahn nur billig und schlecht kaufe, daß nicht alle Firmen an den Geschäften beteiligt werden, die es wünschen, daß Hoflieferanten gezüchtet werden und dgl.

---

[6]) Vgl. hierzu die Ausführungen im Abschn. 2024: „Die technische Durchführung der Vergebung“, S. 139 ff.

[7]) Über die Fragen, die sich der Unternehmer dabei stellen muß, vgl. Sandig: Grundriß der Beschaffung III a. a. O., H. 10, S. 229.

[8]) Spiro: Das Reichsbahn-Zentralamt für Einkauf und seine Einkaufswirtschaft. RB 1932, H. 21 (Sonderdruck), S. 8.

[9]) Vgl. auch § 2 VVL.

Die Praxis zeigt, daß nur verhältnismäßig selten Ware als nicht bedingungsgemäß bei der Annahme oder im Betrieb zurückgewiesen werden muß. Dagegen kommen häufig neue Lieferer mit ihren Angebotspreisen nicht aus, weil sie die Tragweite der Sonderbedingungen unterschätzt haben. Andererseits ersparen die alten Lieferer die Kosten für Lehren, Gesenke und Sondereinrichtungen. Solche Aufwendungen sollten in diesen Zeiten aus volkswirtschaftlichen Gründen möglichst vermieden werden, zumal die Kapazität der Firmen, die die Reichsbahn seit Jahrzehnten gut und preiswert beliefern, sehr groß ist"[10]).

Die Frage, wer als zuverlässiger Lieferer gilt, beantwortet Harrimann wie folgt[11]).

„Als zuverlässiger Lieferer gilt eine Person oder Firma, die

a. ihre Eignung als solche ausweist, entsprechend den Gesetzen oder gesetzlichen Bestimmungen, die den Einkauf der betreffenden Artikel regeln,
b. die allen Erfordernissen des Lieferungsausschreibens nachkommt,
c. die die zu liefernde Ware entweder selbst herstellt oder damit einen regelrechten Handel treibt,
d. die in der Lage ist, den Liefererervertrag zu erfüllen und
e. die nicht schon vorher einen Liefererervertrag ähnlicher Art mangelhaft oder unvollkommen erfüllt hat oder mit der Erfüllung in Verzug geraten ist".

Die Zuverlässigkeit der Betriebsführer steht heute mehr denn je im Vordergrund des öffentlichen Interesses. Gerade bei der Vergebung von öffentlichen Aufträgen als Mittel der Arbeitsbeschaffung wird verlangt, daß nur solche Firmen beteiligt werden, die innerhalb der Volksgemeinschaft ihren Verpflichtungen gegenüber der Betriebsgemeinschaft und dem Staat in jeder Beziehung nachkommen. Die Reichsregierung hat in ihrer Sitzung vom 14. Juli 1933, ausgehend von dem Gesichtspunkt, daß im gegenwärtigen Zeitpunkt die Möglichkeit der Arbeitsbeschaffung allen sonstigen Erwägungen vorangehen muß, für die Vergebung öffentlicher Aufträge die nachfolgenden Richtlinien, die auch die DR zu beachten hat, beschlossen[12]):

I. Grundsätzlich haben über die Vergebung von öffentlichen Aufträgen bei Reich, Ländern und Gemeinden ausschließlich die verantwortlichen amtlichen Organe nach Maßgabe der für die Vergebung öffentlicher Aufträge geltenden behördlichen Bestimmungen zu entscheiden. Die häufig eigennützigen Motiven entspringende Einwirkung anderer Personen und Organe darf unter keinen Umständen geduldet werden; dem „Kampfbund für den gewerblichen Mittelstand" wird die Einwirkung

---

[10]) Spiro, a. a. O., S. 9.

[11]) Das Einkaufssystem der Regierung in U. S. A. — Allgemeine Grundsätze und Richtlinien. — Aufsatz von Harrimann in „Technik und Wirtschaft", Jahrg. 1931, H. 4, S. 92.

[12]) Abgedr. in: RB 1933, H. 32, S. 677/78. Der Reichswirtschaftsminister hat im einzelnen noch eingehende Erläuterungen hinzugefügt. Vgl. Runderlaß III A 4114 vom 19. Juli 1933. Abgedruckt in: RB 1933, H. 32, S. 678/79.

auf die Vergebung öffentlicher Aufträge von Reich, Ländern und Gemeinden untersagt.

II. Die Tatsache, daß in einem deutschen Betrieb ausländisches Kapital arbeitet, kann mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Gesamtlage Deutschlands und auf den Umfang des in der deutschen gewerblichen Wirtschaft angelegten ausländischen Kapitals, sowie im Hinblick auf die umfangreichen deutschen Kapitalinvestitionen im Ausland und die damit verbundene Gefahr von Vergeltungsmaßnahmen keine Veranlassung geben, eine solche Firma von öffentlichen Aufträgen auszuschließen. Es besteht im Gegenteil alle Veranlassung, dafür zu sorgen, daß das seriöse, Anlage suchende ausländische Kapital das Vertrauen in die Sicherheit der deutschen Wirtschaft und die Rechtssicherheit im neuen Staate behält. Eine grundsätzliche Nichtberücksichtigung deutscher Firmen mit ausländischem Kapital, die im übrigen deutsche Arbeiter und Angestellte beschäftigen, deutsche Maschinen benutzen usw., würde letzten Endes auch zahlreiche Volksgenossen brotlos machen.

III. Was die Behandlung der Firmen anbelangt, deren Inhaber oder an der Geschäftsführung maßgebend beteiligte Personen nicht arischer Abstammung sind, so ist an sich nach dem Grundsatz zu verfahren, daß bei gleichwertigen Angeboten deutschstämmige Firmen zu bevorzugen sind. Es wird in das pflichtgemäße Ermessen der amtlichen Vergebungsstellen gelegt, hier die unter den jeweils gegebenen Verhältnissen sachlich richtige Entscheidung zu treffen, wobei unter den zur Zeit noch bestehenden wirtschaftlichen Verhältnissen die Rücksicht auf die Lösung des im Vordergrund aller Ueberlegungen stehenden Arbeitslosenproblems allen anderen Ueberlegungen vorangehen muß. Es wird als selbstverständlich vorausgesetzt, daß jede an öffentlichen Aufträgen beteiligte Firma und ihre Inhaber in ihrer Tätigkeit den grundlegenden Forderungen der deutschen Staats- und Wirtschaftspolitik in vollem Umfang Rechnung tragen müssen.

Im übrigen sollen die Beschaffungsstellen sich jeder Schnüffelei enthalten; es muß unter allen Umständen vermieden werden, daß sie ohne besonderen Anlaß etwa in jedem Einzelfalle weitläufige Untersuchungen nach der Ariereigenschaft der etwa in Frage kommenden Personen anstellen und — namentlich bei Aktiengesellschaften und Unternehmungen ähnlicher Rechtsform fast undurchführbare — Untersuchungen vornehmen, die vielfach zu willkürlichen Veränderungen in der Organisation einzelner Betriebe und damit unter Umständen zu einer Gefährdung der Existenz der in dem Werk beschäftigten Arbeitnehmer führen können. Ausschlagebend muß für die wirtschaftliche Betrachtung des Einzelfalles sein, ob die betreffende Firma deutsches Personal (Arbeiter, Angestellte usw.) beschäftigt, deutsche Maschinen verwendet usw. und so einer beachtlichen Zahl deutscher Volksgenossen Arbeit und Brot gibt.

IV. Die Berechtigung zu einer besonderen Berücksichtigung ortsansässiger Unternehmer kann nur insoweit anerkannt werden, als sie sich im Rahmen der Bestimmungen der Verdingungsordnung für Bauleistungen (Teil A, § 26, 3) bewegt. Hiernach sollen bei annähernd gleichwertigen Angeboten im allgemeinen einheimische Angebote vor auswärtigen bevorzugt werden, sowie unter einheimischen jene, die am Ort der Leistung oder in dessen Nähe den Auftrag im eigenen Betrieb ausführen und hauptsächlich ortsansässige Arbeiter beschäftigen. Dagegen würde ein grundsätzlicher Ausschluß auswärtiger Bieter oder aber ihre Nichtberücksichtigung trotz offensichtlich günstiger Angebote gesamtwirtschaftlich äußerst ungünstige Wirkungen haben. Regionale Abgrenzungen, die die Einheitlichkeit

des deutschen Wirtschaftsgebietes aufheben, dürfen bei Vergebung von Aufträgen durch öffentliche Körperschaften keinesfalls Platz greifen. Es ist vielmehr notwendig, einer derartigen Entwicklung rechtzeitig entgegenzutreten.

Sehr eingehend zu der Zuverlässigkeit des Unternehmers äußert sich auch der Reichskommissar für Preisüberwachung in seinen Ausführungen[13]), betreffend: „Verordnung zur Ergänzung der Verordnung über Preisbindungen und gegen Verteuerung der Bedarfsdeckung" vom 29. März 1935[14]). Er führt u. a. aus: „Zur Erteilung einer Einwilligung[15]) wird regelmäßig keine Veranlassung bestehen, wenn sichergestellt ist, daß der Zuschlag nur an zuverlässige Unternehmer erfolgt. Als zuverlässig kann nicht angesehen werden, wer entweder die erforderliche fachliche Eignung nicht besitzt oder wer seinen Verpflichtungen gegenüber dem Staat, der Gemeinde, den Sozialversicherungsträgern oder der Gefolgschaft seines Betriebes nicht nachkommt. Der Zuschlag soll ferner nicht an Unternehmer erteilt werden, für die ein Vergleichsverfahren schwebt oder geschwebt hat; ein früheres Vergleichsverfahren kann unberücksichtigt bleiben, wenn der Unternehmer offenbar unverschuldet in Vermögensverfall geraten war"[16]).

Die DR führt aus dieser Erkenntnis heraus für ihren Bereich ein Verzeichnis der mit Vorsicht zu behandelnden Firmen, um sich bei der Vergebung von Lieferungen und Leistungen vor Schädigungen zu schützen. In dieses Verzeichnis werden u. a. solche Firmen aufgenommen, mit denen die DR aus früheren Lieferungen Streitigkeiten aus dem Vertragsverhältnis hatte, z. B. solche Firmen, welche den Offenbarungseid geleistet haben, weiterhin Firmen, die auf Grund falscher Empfehlungen Aufträge erhielten.

Außerdem verlangt sie von jedem sich an der Ausschreibung beteiligenden Unternehmer Erklärungen über die Erfüllung der steuerlichen und sozialen Verpflichtungen im Sinne der eben angeführten Ausführungen des Reichskommissars für Preisüberwachung.

Unter den Voraussetzungen der Zuverlässigkeit und der Leistungsfähigkeit der einzelnen Unternehmer muß die DR bestrebt sein, den Kreis

---

[13]) Rundschreiben A 75 vom 29. März 1935.

[14]) Vgl. Pfundtner-Neubert a. a. O., Gruppe IIIe[13], S. 20a[1].

[15]) Nimmt Bezug auf § 1 der genannten Verordnung. Es heißt dort: „Bei Vergebung von Aufträgen über Lieferungen oder Leistungen jeder Art seitens öffentlicher Stellen sind Verhandlungen oder Vereinbarungen unter den Bewerbern über die Abgabe oder Nichtabgabe von Angeboten, über die zu fordernden Preise, über die Entrichtung von Ausfallsentschädigungen (Gewinnbeteiligungen oder sonstigen Abgaben) sowie Festsetzungen oder Empfehlungen von Preisen für die betreffenden Vergebungen ohne die Einwilligung der vergebenden öffentlichen Stellen unzulässig".

[16]) Vor Erlaß der Verordnung vom 29. März 1935 hatte der Reichskommissar für Preisüberwachung ein ähnliches Rundschreiben für die Vergebung von Bauleistungen an die öffentlichen Dienststellen gerichtet; vgl. Rundschreiben A 59 vom 13. Febr. 1934.

der Lieferer nur insoweit zu beschränken, als dies wirtschaftlich oder aus zwingenden Gründen vertretbar ist. Gerade die in den einzelnen Arbeitsbeschaffungsprogrammen bereitgestellten Mittel sollen bestimmungsgemäß einem weiten Kreis von Lieferern zugute kommen. In solchen Fällen dürfen auch ortsansässige Bewerber unter keinen Umständen vor auswärtigen Bewerbern bevorzugt werden, denn das würde dazu führen, daß regionale Abgrenzungen entstehen, die der Einheitlichkeit des deutschen Wirtschaftsgebietes widersprechen. In früheren Jahren hatte sich bei den öffentlichen Beschaffungsstellen der Grundsatz herausgebildet, Aufträge nur an möglichst einheimische Bewerber zu vergeben. In den besonderen Bestimmungen, die den Ausschreibungen zugrunde lagen, war festgelegt worden, daß bei allen Verdingungen eine Bevorzugung der ortsansässigen Bewerber sogar bei Preisunterschieden eintreten soll. In durchaus unzulässiger Weise wurde durch derartige Bestimmungen der eigentliche Zweck des Verdingungswesens — ein möglichst ausreichender Wettbewerb zur Erzielung günstiger Beschaffungspreise — ausgeschaltet. Wurde die auswärtige „Konkurrrenz" durch solche Schranken an der Beteiligung von Vergebungen verhindert, so mußte man Gefahr laufen, daß die ortsansässigen Bewerber Angebotspreise einreichten, die die Preise der auswärtigen Unternehmungen erheblich überschritten. Betriebswirtschaftlich gesehen sind solche Maßnahmen bei der Verdingung von Aufträgen vollkommen zu verwerfen, weil sie sowohl dem Wesen des Verdingungswesens widerstreben, als auch preisverteuernd wirken. Es muß unbedingt gefordert werden, daß bei günstiger Preisstellung ohne Rücksichtnahme auf ortsansässige Bewerber auswärtigen Unternehmungen der Auftrag erteilt wird. In diesem Sinne halten die Bestimmungen der VOB[17]) eine Beschränkung des Wettbewerbs auf Angehörige einzelner Länder, Provinzen und Gemeinden des deutschen Reiches für unzulässig. Ähnlich sprechen sich auch die weiter oben erwähnten Richtlinien für die Vergebung öffentlicher Aufträge vom 14. Juli 1933 aus, indem sie betonen, daß die Berechtigung zu einer besonderen Berücksichtigung ortsansässiger Unternehmer nicht anerkannt werden kann.

Bei der Vergebung von handwerksmäßigen Leistungen könnte vielleicht eine vorzugsweise Breücksichtigung der ortsansässigen Gewerbetreibenden stattfinden. Auch die VOB enthält in dieser Hinsicht folgende Bestimmung[18]): „Abgesehen von umfangreichen Leistungen und Spezialarbeiten sollen bei handwerksmäßigen Leistungen unter sonst annähernd gleichwertigen Angeboten im allgemeinen einheimischee Bieter vor auswärtigen bevorzugt werden, sowie unter einheimischen jene, die am Ort der Leistung oder in dessen Nähe den Auftrag im eigenen Betriebe ausführen und hauptsächlich ortsansässige Arbeiter beschäftigen".

Die Einschränkung findet sich auch in den Richtlinien für die Vergebung öffentlicher Aufträge wieder (siehe weiter oben, Abschn. IV).

---

[17]) § 8, Ziff. 1 VOB, Teil A.
[18]) § 26, Ziff. 3 VOB, Teil A.

Es dürften insofern bei diesen Bestimmungen noch Schwierigkeiten auftreten, weil über die Grenze der Abweichung der einzelnen Angebote nichts gesagt ist und die Auffassung über annähernd gleichwertige Angebote sehr uneinheitlich sein kann[19]). Trotz dieser Unklarheit ist die Vorschrift deshalb doch zweckmäßig und wirtschaftlich, weil das regelmäßig in größerer Anzahl am Ort vorhandene Handwerk im allgemeinen die Voraussetzung für einen ausgedehnten gesunden Wettbewerb erfüllt. Die Beschaffungsstellen sollten aber auch hier einen grundsätzlichen Ausschluß auswärtiger Bieter vornehmen, da ein in gewissen Grenzen gehaltener auswärtiger Wettbewerb nur eine Förderung der Leistungsfähigkeit der einheimischen Gewerbetreibenden bedeutet. Eine Vergebung handwerksmäßig auszuführender Arbeiten an unbekannte auswärtige Bewerber nur ihres Schleuderpreisangebotes wegen sollte nicht folgen, wenn gute Arbeit zu annehmbaren Preisen von einheimischen Gewerbetreibenden erwartet werden kann. Auf die Möglichkeit der Berücksichtigung des Handwerks im allgemeinen bei der Vergebung der Aufträge der DR werden wir weiter unten noch zu sprechen kommen.

Der an sich wünschenswerte und zu fördernde freie Wettbewerb zwischen den Lieferfirmen der DR wird in vielen Fällen durch Abkommen und Abreden eingeschränkt, welche die anbietenden Firmen bezüglich einzelner Aufträge untereinander treffen[20]). Hinzu kommt, daß für zahlreiche Beschaffungsobjekte einzelne Lieferfirmen Monopolstellungen innehaben, sei es nun, daß sie infolge des speziellen Charakters des betreffenden Objektes ganz allein als Bezugsquelle in Frage kommen, z. B. bei Kohlen, den meisten Oberbaustoffen und bestimmten maschinellen Einrichtungen, sei es auch, daß nur wenige Unternehmungen die fraglichen Warentypen überhaupt herstellen, z. B. bei Fahrzeugen, Oberbauschrauben, Weichenrippenplatten, Klemmplatten, Bremsklötze, Wagenachsen, Brems- und Beleuchtungseinrichtungen. In der Praxis zeigt sich, daß gerade hier die bereits „natürliche" Beschränkung des Lieferkreises durch vertragsmäßige Bindungen in Form von Sonderverträgen mit der DR noch verstärkt wird. Hier ist die DR zum Teil neue Wege gegangen, „nicht auf Grund neuer Vorschriften, sondern nach dem Grundsatz: Leben und leben lassen unter Wahrung von Treu und Glauben auch bei der Bemessung der Preise"[21]). Auf diese Sonderverträge mit ganzen Industriegruppen, die bereits schon teilweise vor dem Kriege bestanden haben, werden wir in einem anderen Zusammenhang noch näher zu

---

[19]) In Abschn. 210: „Die allgemeine Ermittlung der Preise" werden wir noch eingehend zu dieser Frage Stellung nehmen.

[20]) Hierunter fallen selbstverständlich nicht die Vereinbarungen nach der bereits erwähnten Verordnung zur Ergänzung der Verordnung über Preisbindungen und gegen Verteuerung der Bedarfsdeckung vom 29. März 1935. Gemeint sind hierbei Kartellbeschlüsse innerhalb eines Kartellvertrages sowie mit Einwilligung der Preisüberwachungsstelle getroffene Preiskonventionen, die auch gegenüber der DR unberührt bleiben.

[21]) Spiro, a. a. O., S. 9.

sprechen kommen[22]). Ganz allgemein ist an dieser Stelle dazu zu sagen, daß durch die feste Liefererzahl das Beschaffungswesen mit Zwangsläufigkeit eine größere Starrheit erhält, und demzufolge sich die Beschaffung in gewissem Maße von der Preisgestaltung auf dem freien Markte loslöst und somit den betreffenden Lieferfirmen die Möglichkeit zu einer wenigstens teilweisen monopolistischen Preisgestaltung geben. Hiergegen hat sich die DR insofern geschützt, als sie sich eine vertragliche Überwachung der Selbstkostenrechnungen und eine Mitwirkung bei der endgültigen Preisfestsetzung ausbedungen hat[23]), und zwar, wie die DR immer wieder betont, zum Vorteil beider Parteien. In der Tat hat sich, wie wir später noch sehen werden, die Zusammenarbeit auf allen Gebieten als außerordentlich fruchtbar und teilweise als geradezu erforderlich erwiesen.

Eine weitere Einschränkung erfährt die Beschaffung der DR in Bezug auf den Liefererkreis insofern, als bestimmte Firmen im Besitz von Patenten oder Gebrauchsmusterschutz sind, so daß die DR für solche patentrechtlich geschützten Objekte nur diese Firmen heranziehen kann.

Auch die Rohstoff-Kontingentierung hat einen gewissen Einfluß auf die Größe des Liefererkreises. Denn es können nur an solche Firmen Aufträge erteilt werden, die im Rahmen der ihnen zukommenden Rohstoffkontingente in der Lage sind, den betreffenden Auftrag auszuführen; gegebenenfalls können hier Verhandlungen mit den zuständigen staatlichen und gewerblichen Stellen unnötige Härten vermeiden. Es sei noch darauf hingewiesen, daß der Liefererkreis dann nicht erweitert werden kann, wenn die Größenordnung der Aufträge sich nicht erhöht; neue Firmen können nur in engen Grenzen berücksichtigt werden, da man ohne besondere Gründe altbewährte Lieferfirmen nicht ausschalten kann, denn man würde damit nur erreichen, daß auf der einen Seite — d. h. bei den neuen Lieferfirmen — gegebenenfalls zusätzliche Arbeitskräfte Beschäftigung finden, auf der anderen Seite — d. h. bei den alten Lieferfirmen —, jedoch Arbeitnehmer ihren Arbeitsplatz verlieren.

20231. Die mögliche Berücksichtigung des Handels und des Handwerks.

Dem Handel liegen innerhalb des Wirtschaftsprozeßes bestimmte Aufgaben ob. Es gibt aber Tendenzen in der Wirtschaft, die darauf hinzielen, den Handel auszuschalten. Auch für die DR als Großverbraucher kommen diese Überlegungen in Frage. Die Ausschaltung des Handels ergibt sich notwendigerweise dort, wo die DR ihren Bedarf direkt beim Erzeuger deckt, wie das in den meisten Fällen gegeben ist. Die Gründe, die dabei maßgeblich sind, sind sowohl wirtschaftlicher als technischer Natur. Größe und Spezialisierung des Bedarfs ermöglichen und rechtfertigen die unmittelbare Verbindung mit den Erzeugern, so daß die Zwischenschaltung des gewerbsmäßigen Handels bei der Deckung

---

[22]) Vgl. die Ausführungen im Abschn. 2026: „Die besonderen Vertragsabschlüsse", S. 190 ff.

[23]) Vgl. die Ausführungen im Abschn. 212: „Die vertragliche Mitwirkung bei der Selbstkostenrechnung und Preisfestsetzung", S. 218 ff.

des Bedarfs überflüssig wird. Vor allem bietet auch die direkte Verbindung mit der „Produktion" wirtschaftlich für die Festsetzung der Preise und der Vertragskonditionen wesentliche Vorteile. In technischer Beziehung kommt für die unmittelbare Verbindung zwischen Erzeuger und Verbraucher hinzu, daß die DR an der optimalen Erhaltung und technischen Weiterentwicklung bestimmter Industrien — sogenannter „Eisenbahnbedarfsindustrien" — oft als einziger Abnehmer weitgehend interessiert ist und hierbei versuchen muß, unter Ausschaltung von Zwischengliedern ein gemeinsames Arbeitsfeld aufzubauen, um damit zum Vorteil für beide Teile den Wirkungsgrad gemeinschaftlicher Arbeit und die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.

Für die Frage der möglichen Beteiligung des Handels für die Güterversorgung der DR muß aber zunächst berücksichtigt werden, daß die DR als Verkehrsunternehmung am Handel wieder mittelbar interessiert ist, da er als Frachtgeber von nicht unbedeutendem Umfang auftritt. Außerdem ist zu berücksichtigen, — und das scheint uns der wichtigere Grund zu sein — daß der Handel oft zu gleich günstigen, mitunter sogar zu günstigeren Bedingungen bestimmte Waren liefern kann, als der unmittelbare Erzeuger. So führt auch Hammer aus[27]): „Erwähnt möchte noch werden, daß nach den Bestimmungen der berufsmäßige Handel von Lieferungen für die Reichsbahn nicht ausgeschlossen ist. Ein solcher Standpunkt würde auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht gerechtfertigt sein, weil der Handel oft zu gleich günstigen, vereinzelt sogar günstigeren Bedingungen die Reichsbahn beliefert als die Hersteller". Dieser letzte Grund ist viel wichtiger als der, daß der Handel auch Frachtgeber ist.

Es handelt sich meistens um Beschaffungsobjekte des laufenden Bedarfs, die fast ausschließlich von den Einzelbechaffungsstellen, wie RBD'en und Ämtern, beschafft werden. Hierunter fallen u. a. Schreib- und Zeichenstoffe, ein Teil der Betriebs- und Werkstoffe; das RZE bezieht selbst Kohlen außer von Syndikaten auch von größeren Kohlenhandelsgesellschaften[25]).

Schaltet man den Handel ein, so kann dieser die Vorratslagerhaltung übernehmen; er wird damit gleichzeitig zum Lagerhalter und zum Träger des Lager-, Kredit-, Konjunktur-, Transport- und Vertrags-Erfüllungsrisikos sowie zum kurzfristigen Finanzier[26]). Aus diesem Grunde würde vornehmlich die Einschaltung des Handels für die DR bei solchen Waren in Frage kommen, die auf Grund ihrer Zweckbestimmung technischen Überholungen unterliegen und damit ein besonderes Lagerrisiko in sich schließen.

Ebenso wie der Handel, muß auch das Handwerk in den Grenzen des wirtschaftlich Möglichen bei der Verdingung der Leistungen und Lieferungen in den Kreis der Lieferer einbezogen werden. Von der

[24]) Hammer, a. a. O., S. 70.
[25]) Z. B. von der Kohlenhandelsgesellschaft Riebeck m. b. H., Halle (Saale), von der Kohlenhandelsgesellschaft m. b. H., Hamburg.
[26]) Hellauer, a. a. O., S. 771.

DR ist gerade in den letzten Jahren erhöhter Wert darauf gelegt worden, daß den Belangen des Handwerks weitgehend Rechnung getragen wird. Die Beschaffungsstellen sind gehalten, die Ausschreibungen derart in Lose zu zerlegen, daß den ortsansässigen Handwerkern und darüber hinaus auch den auswärtigen eine Beteiligung möglich ist. Bei größeren Leistungen und Lieferungen, die ohne Schaden für die gleichmäßige Ausführung getrennt vergeben werden können, soll die Vergebung den verschiedenen Handwerkerzweigen entsprechend erfolgen; auch kann in geeigneten Fällen die Verdingung nach den Arbeiten und den zugehörigen Lieferungen getrennt werden. Bei größeren Aufträgen sollen die Beschaffungsstellen die entfallenden Arbeiten und Lieferungen in Lose zerlegen; auch soll in Erwägung gezogen werden, inwieweit es möglich ist, größere Aufträge an Handwerkergenossenschaften zu vergeben[27]).

Von jeher waren nach einer Verfügung des Reichsverkehrsministers[28]), die auch heute noch für die DR Geltung hat, selbständige, kriegsbeschädigte Handwerker, die durch die Einziehung zum Kriegsdienst schweren wirtschaftlichen Schaden erlitten haben, bei der Vergebung von Leistungen und Lieferungen unter sonst gleichwertigen Angeboten vorzugsweise zu berücksichtigen. Die Verfügung ist heute sinngemäß auf Kämpfer für die nationale Erhebung anzuwenden.

Eine Berücksichtigung des Handwerks kommt fast ausschließlich bei der dezentralen Beschaffung für die Vergebung von Bauausführungen kleineren Umfangs, Instandsetzungsarbeiten und sonstigen handwerksmäßigen Leistungen und Lieferungen in Frage. Soweit es angängig ist, wird den ausführenden Handwerkern auch die Lieferung der benötigten Materialien übertragen, z. B. bei Installationsarbeiten die Lieferung von Rohren, Drähten usw.

In einem Schreiben des Reichsverkehrsministers vom 29. Oktober 1931 wird darauf hingewiesen, daß bei öffentlichen Ausschreibungen nach der VOB, Teil A, die Leistungen und die damit verbundenen Lieferungen nach einzelnen Arbeitsgebieten zu unterteilen sind; u. a. heißt es darin: „Zur Stützung des Handwerks werden alle Arbeiten, die für handwerksmäßige Ausführungen geeignet sind, in weitestem Umfang an Handwerker zu vergeben sein. Soweit größere Arbeiten an Unternehmer vergeben werden, wird in der Ausschreibung vorzuschreiben sein, daß die bei der Arbeit anfallenden Unteraufträge auf eine tunlichst große Zahl von Firmen verteilt werden, und daß alle handwerksmäßigen Arbeiten nur an Handwerker vergeben und hierbei die örtlichen Handwerker bevorzugt werden".

---

[27]) Die VOL — § 9,3 — bestimmt bezüglich der Berücksichtigung des Handwerks: „Zur Erhaltung eines selbständigen, leistungsfähigen Handwerks ist diesem Gelegenheit zu geben, sich um die in Betracht kommenden Leistungen zu bewerben, wobei auf Heranziehung der anerkannten Landeslieferungsgenossenschaften Bedacht zu nehmen ist".

[28]) Verfügung E V 11 D 13181 — vom 12. Juli 1923.

Trotz dieser weitgehenden Berücksichtigung des Handwerks von Seiten der DR — das gilt im übrigen für sämtliche öffentlichen Beschaffungsstellen — sind auch heute noch nicht die Klagen des Handwerks über die „schädlichen" Auswirkungen des Verdingungswesens verstummt, ja man kann wohl sagen, daß in den früheren Jahren der Handwerkerstand das Verdingungswesen schlechthin bekämpft hat, wobei er den unbedingten Ausschluß des billigsten Bewerbers verlangte. Der Hauptgrund aller Klagen ist jedoch bei dem Handwerk aller Berufsschichten selbst zu suchen. Die bei der Abgabe der Angebote hervortretenden großen Preisunterschiede, die zum größten Teil auf die ungenaue Berechnung und Erfassung der Kosten und damit letzthin auf die mangelhafte Kalkulation zurückzuführen sind, haben zur Folge, daß in vielen Fällen einer an sich wünschenswerten Berücksichtigung bei der Zuschlagserteilung nicht stattgegeben werden kann. So heißt es in einem Aufsatz[29]) in der „Deutschen Bergwerks-Zeitung" vom 20. Juli 1935 u. a. wie folgt:

„Wer sich über die wirtschaftliche Situation des Handwerks und das Ringen des einzelnen Handwerkermeisters um Aufträge unterrichten will, braucht nur einmal die Angebote zur Hand zu nehmen, die nach einer Ausschreibung bei dem behördlichen oder privaten Auftraggeber eingehen. Betroffen wird er dabei über die zu Tage tretenden Preisunterschiede den Kopf schütteln. Unterschiede von 30—40% sind an der Tagesordnung. Schon dieser kleine Einblick zeigt ohne große Nachprüfung, daß etwas an dem wirtschaftlichen Aufbau des Handwerks nicht in Ordnung ist. Kein Berufsstand kann sich solche Unterschiede in der Preisstellung erlauben, ohne daß dem ganzen Gewerbe auf lange Zeit hinaus ein unmeßbarer Schaden zugefügt wird. Denn vermutlich wird der Auftraggeber nur dem niedrigsten oder einem der nächstliegenden Angebote den Zuschlag erteilen. Dieser Preis ist aber, wie gerade die Praxis in den verschiedenen Handwerkerberufen bewiesen hat, durchaus nicht auf einer normalen Grundlage entstanden, auf der auch andere Handwerker wettbewerbsfähig wären".

Es kann nur auf der Grundlage einer genauen Kalkulation erreicht werden, daß auch in Bezug auf eine Beteiligung des Handwerks an den Verdingungen der öffentlichen Stellen wieder gesunde wirtschaftliche Verhältnisse eintreten. In diesem Sinne äußerte sich auch der Reichskommissar für Preisüberwachung, Dr. Goerdeler, auf dem Reichshandwerkertag 1935 in Frankfurt a. M.[30]). Er führte u. a. aus:

„Das Ideal ist und bleibt nicht der Höchst-, Mindest- oder Festpreis, sondern der gerechte Preis . . . Nun das Vergebungswesen. Auch hier werden zahlreiche Wünsche an mich herangetragen und das Handwerk will einen „angemessenen" Preis. Was ist das? Ist

---

[29]) Ohne Verfasser.

[30]) Rede auf der „Reichsarbeitstagung des deutschen Handwerks" im Volksbildungsheim zu Frankfurt a. M. am 16. Juni 1935.

das der von der Innung festgesetzte Preis? Die Frage ist heute deshalb so aktuell, weil alle wie gebannt nach öffentlichen Aufträgen schielen und glauben, daß davon die Seligkeit abhängt. Von öffentlichen Aufträgen kann man nicht leben. Das wäre ein ungesunder Zustand und würde die Privatwirtschaft töten. Die öffentlichen Vergebungsstellen können ihrerseits allerdings viel dazu beitragen, daß ein lauterer Wettbewerb in der Wirtschaft Platz greift. Sie sollen sich die Leute, die Aufträge haben wollen, genau ansehen und prüfen, ob der Betreffende allen seinen Verpflichtungen nachgekommen ist und ob er saubere Arbeit leistet und auch soziales Verständnis für die Gefolgschaft aufbringt . . . ."

Hinzu kommt, daß die Übersetzung des Handwerks nicht unwesentlich zu den ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen und zu dem Kampf um Erlangung öffentlicher Aufträge um jeden Preis beiträgt. Hierzu äußerte sich im Anschluß an die oben erwähnten Ausführungen Dr. Goerdelers der Reichshandwerkermeister W. G. Schmidt wie folgt:

„Ich bin mir darüber mit dem Reichskommissar klar, daß die Übersetzung des Handwerks das große Übel ist, das über uns hereingebrochen war. Während früher jährlich ein Zuwachs von 15—20 000 Betrieben zu verzeichnen gewesen ist, sind in den Jahren 1930—1933 175 000 neue Handwerksbetriebe dazugekommen. Wenn das noch drei Jahre so weitergegangen wäre, wäre das Chaos unvermeidlich gewesen. Jetzt nach der Einführung des großen Befähigungsnachweises sind wir in der Lage, eine Reinigung im Handwerk durchzuführen. Dabei werde ich irgendwelche Disziplinlosigkeit nicht dulden".

Die DR kann durch eine entsprechend eingestellte Beschaffungspolitik wesentlich zu einer Unterstützung des Handwerks in seinem Kampf gegen die Konkurrenz der Großbetriebe und zu seiner baldigen Gesundung beitragen.

2024. Die technische Durchführung der Vergebung.

20240. Die Bedarfsermittlung.

Die richtige Bedarfsermittlung ist eine wesentliche Voraussetzung für eine wirtschaftliche Beschaffung. Die Ermittlung des Bedarfs an den verschiedenen Gebrauchs- und Verbrauchsgütern hat die Feststellung der günstigsten Beschaffungsmengen und -qualitäten zum Gegenstand. Der Bedarf an Sachgütern ist im Gegensatz zum Bedarf an Arbeitskräften ein sich beständig erneuernder, zum mindesten periodisch wiederkehrender. „Er entsteht durch die Lagerergänzung für den laufenden Verbrauch, durch besondere Lieferaufträge, durch eine neue Zwecksetzung für die Unternehmungstätigkeit, durch das Einschlagen neuer Wege zu alten Zielen, durch einmalige oder regelmäßige spekulative Betätigung der Unternehmung. In jedem Falle erfolgen Veränderungen des Bedarfs. Eine Konstanz des Bedarfs nach Menge und Qualitäten er-

gibt sich häufig bei den Roh- und Hilfsstoffen industrieller Unternehmungen. Je wandlungsfähiger und marktanpassungsfähiger die Beschaffungspolitik jedoch ist — das gilt am stärksten für den Großhandel — destoweniger weist der Bedarf an Waren Einförmigkeit auf. Zahlreiche Probleme der Bedarfsforschung auf der Absatzseite treten mit anderen Inhalt bei der Beschaffung wieder auf, so z. B. Ein- und Vielförmigkeit, Gleich- und Ungleichförmigkeit, die Schrumpfung und Ausdehnung des Bedarfs, die Mode und die sekundäre Abhängigkeit der betrieblichen Bedarfsdeckung vom vorhandenen Angebot"[1]).

Die Höhe des Bedarfs, der in kurzer Zeit eintreten wird, läßt sich im allgemeinen mit annähernder Genauigkeit ermitteln; schwieriger ist die Schätzung des Bedarfs für größere Zeiträume. Hierzu ist eine genaue, fortlaufende Kenntnis der Lagervorräte und des Verbrauchs notwendig. Man wird mit einer umso geringeren Vorratsmenge betriebstechnisch auskommen, je schneller und genauer die Beschaffungsstellen jeweils über den Verbrauch und die Bestände unterrichtet werden, weil sie dann danach die Beschaffungen im einzelnen regeln können. Als Grundlage hierfür kann der Bedarf der vergangenen Zeitabschnitte dienen, der in seiner statistischen Erfassung ein Maßstab für die Zukunft ist; zu berücksichtigen sind hierbei alle jene betrieblichen Faktoren, die Änderungen in dem Auftreten des Bedarfs herbeiführen können. Die Erfahrungen der Vergangenheit und die zukünftigen Möglichkeiten bestimmen also im wesentlichen den laufenden Bedarf; je genauer hierbei vorgegangen wird, umso wirtschaftlicher gestaltet sich die Beschaffung und läßt erreichen, daß die Festlegung von Betriebskapital und die Höhe der Lagerkosten aller Art sich in rationellen Grenzen halten. Zu hohe Lagerbestände wirken sich auf die Liquidität der Unternehmung aus, die gerade für die DRG als Verkehrsunternehmung eine nicht unbedeutende Rolle spielt.

Die DR hat seit ihrem Bestehen die Lagerstellen und die Bestände planmäßig vermindert[2]) und durch entsprechende Maßnahmen die

---

[1]) Sandig, a. a. O., S. 228.

[2]) Hammer schreibt hierzu, daß die Vorratsverminderung nicht allein durch einfache Drosselung der Beschaffungen ermöglicht werden konnte, es waren vielmehr sehr eingehende Untersuchungen und Überprüfungen notwendig, um das Ziel zu erreichen. Diese erstreckten sich :

a. auf die Notwendigkeit des Vorhaltens so verschiedener Stoffsorten,
b. auf einen Ausgleich zu hoher Stoffbestände unter den einzelnen Lagern an Stelle von Neubeschaffungen,
c. auf Normalisierung der Stoffe und Stoffsorten entsprechend den Arbeiten bei neuen Fahrzeugen,
d. auf Einführung besserer Stoffe und Bauformen (Bremsklötze, Puffer, Kupplungen u. dgl.),
e. auf möglichst nutzbringende Verwendung nicht normaler Stoffe, sowie notfalls deren Ausmusterung und Abschreibung,
f. auf Verminderung der Zahl der Lagerstellen,

Lagerwirtschaft immer weiter durchgebildet[3]) und damit gleichzeitig das gesamte Beschaffungswesen in seinem organisatorischen und verfahrenstechnischen Aufbau verfeinert, wobei vornehmlich die Anwendung betriebswirtschaftlicher Erkenntnisse und die eignen betriebstechnischen Erfahrungen im Vordergrund standen.

Soweit das Lochkartenverfahren für die Ermittlung des Verbrauchs und des Bedarfs noch nicht in Anwendung ist, wird auf Grund der in den laufenden Lageraufschreibungen enthaltenen Verbrauchsziffern der voraussichtliche Bedarf festgestellt und zu bestimmten Zeiten — im allgemeinen 1/4 und 1/2 jährlich — bei den Beschaffungsstellen angefordert. Dabei müssen etwa vorhandene Überbestände den betreffenden Beschaffungsstellen zur Verfügung gestellt werden. Die Bedarfsanmeldungen werden durch die Ämter und die zuständigen RBD'en und GDW'en überprüft und, soweit eine zentrale Beschaffung in Frage kommt, an das RZE und die übrigen zentralen Beschaffungsstellen weitergeleitet. Unter den einzelnen Beschaffungsstellen wird der etwa erforderliche Ausgleich über die gemeldeten Überbestände vollzogen. Der nach Durchführung des Ausgleichs verbleibende Restbedarf wird der Beschaffung zugrunde gelegt. Nach Ansicht von Hammer[4]) krankt dieses Verfahren an der zu langen Vorausmeldung eines zu schätzenden Bedarfs. Man hat daher bereits teilweise die 1/4 und 1/2 jährlichen Bedarfs-

---

g. auf klare und übersichtliche Lagerung,
h. auf Einkauf mit Abrufen bzw. Optionen und schließlich
i. auf die Organisation der Lagerbuchführung, im besonderen auf eine möglichst fortlaufende und schnelle Meldung des Verbrauchs und der Bestände an die Beschaffungsstellen.
Hammer, a. a. O., S. 43.

[3]) Hierunter fällt in erster Linie die Einführung des Lochkartenverfahrens für die Lagerwirtschaft bei den GDW'en. Vergl. hierzu auch die Ausführungen im Abschnitt 2003, S. 60 ff. Bei der Lochkartenorganisation für die Stoffwirtschaft sind die Hauptziele:
a. Die Lagerwirtschaft durch eine maschinelle Buchführung in größtmöglichem Umfange an den Stellen zusammenfassen, die auch für die rechtzeitige Auffüllung der Bestände in den Lagern und die Überwachung des Verbrauches zuständig sind. Dadurch können die Stoffvorräte wirtschaftlicher ausgeglichen, ein besserer Einblick in die Verwendung der Stoffe gewonnen und hieraus schnellere und sicherere Rückschlüsse auf die Wiederbeschaffung der Stoffvorräte erhalten werden;
b. die gesamten Rechnungs- und Abrechnungsarbeiten auf maschinellem Wege auszuführen und die im Handverfahren bedingten zahlreichen Kontrollen und Abstimmungsvorgänge zu verringern, und
c. nach Möglichkeit auf die mit der Stoffwirtschaft und Stoffverrechnung in Verbindung stehenden anderen Arbeitsgebiete an die maschinelle Arbeitsform mit anzuschließen, um dadurch eine möglichst weitgehende Ausnutzung der Grundelemente des maschinellen Buchungs- und Verrechnungsverfahrens zu erreichen.
Vgl. Hammer, a. a. O., S. 57.

[4]) Hammer, a. a. O., S. 54.

anmeldungen durch monatliche Bedarfs- und Verbrauchsanmeldungen ersetzt, die es den Beschaffungsstellen ermöglichen, sich jeweils über die Verbrauchs- und Bestandsbewegung fortlaufend zu unterrichten.

Für die Ermittlung des laufenden Bedarfs an Oberbaustoffen, Werkstoffen und Ersatzstücken ist das Lochkartenverfahren bereits seit einigen Jahren ein wichtiges Hilfsmittel; man hat damit erreicht, daß die Beschaffungsstellen — vor allem das RZE — sich an Hand von Monatsmeldungen ein Bild über den Verbrauch und den Bedarf machen können, ohne daß besondere Anforderungen aus dem Betriebe vorgelegt werden müssen.

Bei den Oberbaustoffen fordern die Verbrauchsstellen, d. h. die Bahnmeistereien, ihren Bedarf bei der jeweils vorgesetzten RBD (Oberbaubüro) als Zentralstelle an[5]). Als Unterlage dafür dient ein Arbeitsauftrag, der für jede zeitlich und räumlich zusammenhängende Arbeitsausführung, für die Stoffe verbraucht werden sollen, anzufertigen ist. Der Bedarf an Stoffen ist für jeden Arbeitsauftrag genau zu ermitteln und nach Sortennummern geordnet in eine Bedarfsnachweisung einzutragen. Für die Beschaffungen geben die Aufstellungen einen Überblick über den Umschlag bei den einzelnen Sorten und an Hand des genehmigten Umbau- oder Arbeitsprogramms eine Grundlage für den anzumeldenden Bedarf; das RZE erhält darüber hinaus die Möglichkeit, für den Ausgleich der Überbestände und der Bedarfsmengen innerhalb der Direktionsbezirke zu sorgen. Es bleibt dann für das RZE nur der sich daraus ergebende Bedarf zur Beschaffung übrig.

Bei den Werkstoffen und Ersatzstücken ermitteln die RAW'e, bei denen sich auch die Lager befinden, im allgemeinen vierteljährlich den Bedarf und reichen die Bedarfsmeldungen[6]) den jeweils vorgesetzten GDW'en ein. Für die genaue Erfassung des zukünftigen Bedarfs dienen die von den Lochkartenstellen (GDW'en) gelieferten Angaben über den Verbrauch in vergleichsfähigen früheren Zeitabschnitten unter Berücksichtigung der Arbeits- und Umbauprogramme. Die am Ende dieses Beschaffungszeitraumes noch nicht abgerufenen oder gelieferten Mengen sind von der ermittelten Bedarfsmenge abzusetzen[7]). Die RAW'e teilen alle wesentlichen Änderungen ihres Auftragsbestandes und Altstoffanfalles, die den Verbrauch an neuen Werkstoffen und Ersatzstücken

---

[5]) Die Verwaltung der Oberbaustoffe ist bei der DR einheitlich durchgeführt. Die Oberbaustoffe lagern in den Oberbauhauptlagern, in Außenlagern bei Bahnmeistereien und Neubauämtern und in Weichenhauptlagern. Daneben bestehen besondere Holzschwellenlager, insgesamt 22. Die Buchhaltung für sämtliche Oberbaustoffe wird im Oberbaubüro der RBD'en geführt. Sie umfaßt den Nachweis der Stoffbewegung und -verwendung und die Verrechnung der Stoffkosten. Näheres hierzu vgl. Vorläufige Dienstvorschrift 254 für die Verwaltung der Oberbaustoffe (Stobul).

[6]) Vgl. hierzu Anlage 2 der Dienstvorschrift für die Bewirtschaftung der Betriebsvorräte, Allg. Teil, Anlagen, S. 3.

[7]) Näheres hierzu vgl. Dienstvorschrift für die Bewirtschaftung der Betriebsvorräte, Allg. Teil a. a. O., S. 14.

nennenswert beeinflussen, der Beschaffungsstelle durch eine Änderungsmeldung[8]) mit. Bestände, die den Verbrauch eines Beschaffungszeitraumes zuzüglich eines eisernen Monatsbestandes überschreiten, sind auszugleichen, wenn dies wirtschaftlich und möglich ist. Auf Grund der Bedarfsanmeldungen können die GDW'e monatlich die Bewegung und den Bestand bei den einzelnen Werkstoff- und Ersatzstücksorten übersehen und daher den Ausgleich der Überbestände und Bedarfsmengen innerhalb ihres Werkstättenbezirkes besorgen[9]). Soweit das RZE als zentrale Beschaffungsstelle in Frage kommt, kann dieses wiederum den Spitzenausgleich zwischen den GDW'en vornehmen.

Der laufende Bedarf an Maschinen, Geräten, Werkzeugen und Fahrzeugen wird von den betreffenden Beschaffungsstellen in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Stellen des Betriebes ermittelt und in besonderen Beschaffungsplänen bzw. -ermächtigungen festgelegt. Die oben umschriebene Bedarfsermittlung für die verschiedenen Stoffe und Ersatzstücke führt teils beim RZE, teils bei der Einkaufsabteilung der HV zur Aufstellung von Beschaffungsplänen für bestimmte Zeitabschnitte. Auf dieses überaus wichtige Gebiet der Beschaffungsbudgetierung und der damit verbundenen Budgetkontrolle werden wir im Zusammenhang mit den Finanzfragen im Beschaffungswesen noch näher zu sprechen kommen[10]).

20241. Die Anfrage und die Unterlagen der Vergebung.

Die ordnungsmäßige Einleitung und Durchführung von Beschaffungen ist auf Grund der vorangegangenen Bedarfsermittlung für jeden Einzelfall in einem Einkaufsblatt nachzuweisen[11]), welches gleichzeitig die Verfügung über die Vergebung von Lieferungen darstellt. Es soll alle Unterlagen für die Vergebung zusammenfassen und über alle mit der Beschaffung zusammenhängenden Fragen Aufschluß geben[12]). Alle mit der Beschaffungstätigkeit zusammenhängenden Schriftstücke

---

[8]) Vgl. hierzu Anlage 3 der Dienstvorschrift für die Bewirtschaftung der Betriebsvorräte, Allg. Teil, Anlagen, S. 7.

[9]) Vgl. hierzu: Dienstvorschrift für die Bewirtschaftung der Betriebsvorräte, Allg. Teil, S. 15 ff.

[10]) Vgl. die Ausführungen im Abschn. 2211: „Der Beschaffungsplan", S. 236 und im Abschn. 2212: „Die Budgetkontrolle", S. 242 ff.

[11]) Vgl. hierzu: Dienstvorschrift für die Bewirtschaftung der Betriebsvorräte a. a. O., Anhang III: Ausschreibung und Bestellung des Stoffbedarfs, S. 4 und Anlage 1, S. 9.

[12]) Vgl. Dienstvorschrift . . . ., Anhang III a. a. O., S. 17. Es kommen hier folgende Fragen in Betracht: Wer kauft? Was und wieviel wird gekauft? Wann und wozu soll gekauft werden? Wieviel Geld ist nötig? Wo steht es zur Verfügung? Wie wird gekauft? Wer kommt als Lieferer in Frage? Welche Angebote liegen vor? Was wurde früher von anderen Einkaufsstellen gekauft? Welches Angebot soll als das wirtschaftlichste berücksichtigt werden? Wann ist die Bestellung aufgegeben und ausgeführt worden?

von der Bedarfsermittlung bis zur Erledigung der Bestellung sind dem Einkaufsblatt beizufügen[13]).

In der Anfrage, für deren schriftliche Abfassung z. T. von den betreffenden Beschaffungsstellen Formblätter[14]) verwendet werden, ist die geforderte Lieferung oder Leistung in allen wesentlichen Punkten so genau zu bezeichnen, daß die Bewerber die Preise nach gleichen Gesichtspunkten stellen können und ihre Preisrechnungen vergleichbare Unterlagen bieten[15]). Zeichnungen, Proben und Muster, die für die Ausführung maßgebend sein sollen, müssen klar und eindeutig erkennen lassen, welche Lieferung oder Leistung gefordert oder angeboten wird[16]). Bei Beschreibung der Lieferungen oder Leistungen sind die im Handel und Verkehr üblichen Bezeichnungen anzuwenden[17]). Bestimmte Ursprungsorte oder Bezugsquellen sind nur dann vorzuschreiben, wenn wichtige Gründe es erfordern. Bei Gegenständen, die in geeigneter Beschaffenheit aus dem Inland bezogen werden können, darf der ausländische Ursprung nicht zur Bedingung gemacht werden[18]). Die letztere Bestimmung der VVL ist heute eine selbstverständliche Notwendigkeit, so daß die Forderung, den ausländischen Ursprung des Gegenstandes nicht zur Bedingung zu machen, in der umschriebenen Fassung nur noch eine formelle Bedeutung besitzt, die ihren eigentlichen Inhalt durch die bestehenden gesetzlichen Anordnungen erhält.

Bezüglich der Beschaffenheit und der Abmessung der zu liefernden Waren sind ungewöhnliche, im Handel nicht übliche Anforderungen nur insoweit zu stellen, als dies unbedingt notwendig ist[19]). Auch diese Bestimmung ist in dieser kurzen Fassung eine Selbstverständlichkeit und entspricht im übrigen der wohlberechtigten Forderung, daß die Beschaffungsstellen der DR die Rationalisierungsbestrebungen der Wirtschaft nachdrücklich zu unterstützen haben.

In der Anfrage kann von dem Unternehmer die Namhaftmachung des Fabrikanten, von dem die Waren bezogen werden sollen, verlangt werden, wenn die Beurteilung der Qualität der Leistung von besonderer Bedeutung ist; es können weiterhin Angaben über die zur Herstellung der Waren verbrauchten Roh- und Hilfsstoffe gefordert werden, wobei die Mitteilungen vertraulich zu behandeln sind[20]).

---

[13]) Das Einkaufsblatt ist dem zeitlichen Ablauf der Vergebung entsprechend wie folgt angeordnet :
1. Einzel / Sammelkauf. 2. Begründung des Bedarfs. 3. Geldbedarf. 4. Vergebungsart. 5. Einkaufsart. 6. Unterlagen. 7. Lieferfrist. Einzelheiten hierzu vgl. Dienstvorschrift . . ., Anhang III a. a. O., S. 17.

[14]) Vgl. Dienstvorschrift a. a. O., Anhang III, S. 23 ff.

[15]) § 7, Ziff. 1 VVL.

[16]) § 7, Ziff. 2 VVL.

[17]) § 7, Ziff. 3 VVL.

[18]) § 7, Ziff. 4 VVL. Das Verbot der Beschaffung ausländischer Erzeugnisse ist in der neuen VOL strenger gefaßt. (vgl. § 10, (4).

[19]) § 7, Ziff. 5 VVL.

[20]) § 7, Ziff. 6 VVL.

Die Zulassung von Nebenangeboten zur Auswahl unter verschiedenen Ausführungen ist in geeigneten Fällen gestattet[21]); darauf muß aber in der Anfrage bereits hingewiesen werden. Es wäre u. E. vorteilhafter gewesen, wenn man die Bestimmung über die Zulassung von Nebenangeboten nicht in die VVL hineingebracht hätte. Sie steht einmal im Widerspruch zu den oben erwähnten Vorschriften, daß die Preisberechnungen vergleichbare Unterlagen bieten sollen. Auf der anderen Seite können durch diese Bestimmung leicht ungesunde Begleiterscheinungen in das Verdingungswesen eindringen. An sich ist gegen die Abgabe von Nebenangeboten nichts einzuwenden, wenn der Unternehmer besondere Vorteile seines Betriebes ausnutzen will. Wird aber von dem Unternehmer ein Angebot auf vollständig neuer Grundlage eingereicht, und zwar für eine zweckmäßigere Ausführungsmöglichkeit, die auch von allen übrigen Unternehmungen übernommen werden könnte, so hätte in gerechter Weise eine neue Ausschreibung zu erfolgen.

Die Lieferung oder Leistung muß nach festen Einheitspreisen nach Maß, Gewicht oder Stück vergeben werden. Bei einer Vergebung nach Kostenbestandteilen behält sich die DR (der Auftraggeber) einen wesentlichen Einfluß auf die Vor- und Nachrechnung sowie das Recht der Nachprüfung vor[22]). Eine Vergebung der Gesamtleistung für eine Pauschalsumme ist hier nicht berücksichtigt worden, während bei der Prüfung der Angebote diese Vergebungsart erwähnt wird[23]). Bei der Verdingung von maschinellen Anlagen, Werkzeugmaschinen und dgl. sollen die betreffenden Stellen bei der Einholung der Angebote bindende Angaben über die Höhe der Richtmeisterlöhne und Auslösungsbeträge für Unterkunft und Verpflegung bei der Aufstellung von Maschinen verlangen. Es wird dabei oft derart verfahren, daß für die Montage ein fester Betrag vereinbart wird, sodaß die Dauer der Montage nicht überwacht zu werden braucht.

In den Unterlagen der Ausschreibung ist sicherzustellen, daß die allgemeinen Vertragsbedingungen sowie die etwa vorhandenen besonderen Vertragsbedingungen und technischen Lieferbedingungen Bestandteile des

---

[21]) § 7. Ziff. 7 VVL.

[22]) § 5, Ziff. 3 VVL. Näheres hierzu vgl. die Ausführungen im Abschn. 210: „Die allgemeine Ermittlung der Preise", S. 209 ff.
Die VOL enthält hierzu eine neue Bestimmung; § 4 lautet:
„Können die abgegebenen Preise nur an Hand von Selbstkostenberechnungen nachgeprüft werden, so sind diese mit dem Angebote einzufordern; ein Muster dafür ist vorzuschreiben oder zu vereinbaren. Der Auftraggeber kann auch Nachrechnungen (Nachkalkulationen) verlangen".
Von der im § 4 VOL festgesetzten Möglichkeiten, Nachrechnungen zu verlangen, ist bei der DR schon bisher in häufigen Fällen im Einvernehmen mit dem Lieferer Gebrauch gemacht worden. Die besondere Bedeutung des § 4 ist darin zu sehen, daß die Beschaffungsstellen der DR jetzt in der Lage sind, gestützt auf die Bestimmung, Nachkalkulationen zu fordern.

[23]) § 20, Ziff. 3 VVL.

Vertrages werden[24]). Soweit im Einzelfall besondere technische Anforderungen erforderlich sind, müssen sie zur Vertragsgundlage gemacht werden. Weiterhin sind, wenn dies erforderlich erscheint, besondere Bestimmungen vorgesehen, die von den in den oben genannten allgemeinen und besonderen Vertragsbedingungen enthaltenen Bestimmungen abweichen können, und zwar über[25]):

a. Ausführungsfristen.
b. Vertragsstrafen und Beschleunigungsvergütungen.
c. Gewährleistung.
d. Sicherheitsleistung.
e. Abrechnung und Zahlung.
f. Übertragbarkeit des Auftrages oder seiner Teile.

Durch diese Bestimmungen werden zwangsläufig die Vertragsbedingungen der einzelnen Bewerber ausgeschlossen[26]).

Öffentliche Ausschreibungen werden durch Tagesblätter, Fachzeitungen oder in für den Einzelfall besonders geeigneter Weise bekannt gegeben[27]). Die HV der DR hat hierzu ergänzend verfügt, daß künftig Bekanntmachungen der Reichsbahnstellen über Ausschreibungen, Verdingungen von Lieferungen und Leistungen, Verkäufe usw. nur noch in der Zeitschrift „Die Reichsbahn" zu veröffentlichen sind. Andere Zeitschriften kommen daneben nicht mehr in Frage, auch nicht die Mitteilungen des Reichsbahn-Zentralamtes und die Anzeigenumschläge der Amts- und Nachrichtenblätter. Veröffentlichungen in Zeitungen von örtlicher Bedeutung oder in Fach- und Großstadtzeitungen sind im Sinne der obigen Bestimmung der VVL nach wie vor zugelassen.

Jede Ausschreibung soll übersichtlich und geordnet alle Angaben enthalten, die für den Entschluß zur Beteiligung wichtig sind, namentlich[28]):

a. Art und Umfang der Lieferung oder Leistung,
b. Bezeichnung der ausschreibenden und der zum Empfang der Angebote zuständigen Stelle,
c, äußere Form, Anschrift und Verschluß der Angebote,
d. Zeitpunkte nach Tag und Stunde für den Eingang der Angebote,
e. Zuschlags- und Bindefrist,
f. etwaige Ausschreibungen (Abgabe und Kosten),

---

[24]) § 8, Ziff. 1 VVL. Vgl. hierzu im einzelnen die Ausführungen im Abschn. 2021: „Die Vertragsbedingungen und die technischen Lieferbedingungen", S. 115 ff.
[25]) § 8, Ziff. 3 VVL.
[26]) Vgl. hierzu auch das Formblatt der Anfrage a. a. O.; es heißt dort u. a.: „Wir wollen die Lieferung der nachstehend aufgeführten Waren unter Ausschluß ihrer Bedingungen zu den auf der Rückseite abgedruckten Bedingungen vergeben. Außerdem gelten folgende Zusatzbedingungen . . . ."
[27]) § 15, Ziff. 1 VVL.
[28]) § 15, Ziff. 2 VVL.

g. etwaige Vorbehalte wegen Teilung in Lose und Vergebung der Lose an verschiedene Bieter,
h. Rückgabe der Entwürfe, Ausarbeitungen, Proben und Muster.

Neu ist gegenüber den „Allgemeinen Bestimmungen betreffend die Vergebung von Leistungen und Lieferungen" von 1905, daß die Namen der Bewerber, die Ausschreibungsunterlagen erhalten sollen oder erhalten haben, geheim zu halten sind[29]). Wichtige Aufklärungen über die geforderte Lieferung oder Leistung oder über die Grundlagen der Preisberechnung, die einem Bewerber zusätzlich gegeben werden, sind gleichzeitig auch den anderen mitzuteilen[30]).

Für die Einreichung der Angebote (Angebotsfrist) sind ausreichende Fristen im einzelnen vorzusehen; die Zuschlagsfrist selbst soll in der Regel 12 Tage nach Öffnung der Angebote nicht überschreiten; bei längeren Zuschlagsfristen muß eine eingehende Begründung erfolgen; sie ist im allgemeinen auch nur in Ausnahmefällen zulässig. Bis zum Ablauf der Zuschlagsfrist ist der Bieter an sein Angebot gebunden[31]).

Die Kosten der Vergebungsunterlagen, die Ausführungsfristen, die Vertragsstrafen und die Gewährleistung sowie die Sicherheitsleistung sind im Sinne der VOB, Teil A[32]) im einzelnen geregelt. Die Bestimmungen der VVL lauten:

§ 9 Kosten der Vergebung.

Wenn bei öffentlichen Ausschreiben die Unterlagen nur gegen Bezahlung ausgehändigt werden sollen, so soll der Preis die Selbstkosten nicht überschreiten; er ist in der Bekanntmachung anzugeben.

Bei beschränkten Ausschreiben und freihändiger Vergebung sind die Unterlagen den zum Angebot aufgeforderten Unternehmern unentgeltlich abzugeben.

Für die Bearbeitung des Angebots wird im allgemeinen keine Vergütung gewährt. Verlangt aber die ausschreibende Stelle in Sonderfällen Entwürfe, Pläne, Zeichnungen, Berechnungen oder andere umfangreiche Unterlagen, so kann sie eine angemessene Vergütung einheitlich für alle Bewerber im Ausschreiben festlegen; diese ist jedoch nur dann auszuzahlen, wenn ein dem Ausschreiben entsprechendes Angebot mit den geforderten Unterlagen eingereicht wird.

Die von den Bewerbern ausgearbeiteten Unterlagen bleiben ihr geistiges Eigentum. Beansprucht die Reichsbahn das Recht der unbeschränkten Verwendung, so muß das im Ausschreiben ausbedungen sein, oder vor der Verwendung vereinbart werden.

---

[29]) § 15, Ziff. 3 VVL.
[30]) § 15, Ziff. 4 VVL.
[31]) § 17, Ziff. 2 VVL. (Entsprechend § 145 BGB). Vgl. auch das Formblatt a. a. O. Es heißt dort wie folgt: „Wir stellen Ihnen anheim, ein Angebot auf dem beiliegenden Angebotsvordruck einzureichen, das uns verschlossen und gebührenfrei bis spätestens . . . . . Uhr vorliegen muß . . . . An das Angebot sind Sie bis . . . . gebunden (Zuschlagsfrist). Nach der VOL soll die Zuschlagsfrist möglichst kurz bemessen sein; eine Regelfrist von höchstens 12 Tagen ist nicht mehr festgesetzt.
[32]) § 17, § 18, § 11, § 13, § 14, Ziff. 1 VOB, Teil A.

§ 10 Ausführungsfristen.

Vergebungen sind so rechtzeitig einzuleiten, daß für die Ausführung ausreichende, gegebenenfalls angemessen verteilte Fristen gewährt werden können. Dabei ist auf einen Ausgleich zwischen den Interessen der Reichsbahn und denen der Wirtschaft unter Berücksichtigung der Marktlage, der Jahreszeit und der Arbeitsverhältnisse Bedacht zu nehmen.

Außergewöhnlich kurze Fristen dürfen nur in dringenden Ausnahmefällen verlangt werden, ihr Einfluß auf die Preisgestaltung ist im Angebot festzulegen.

Hängt die Ausführungsfrist von der Prüfung oder Feststellung von Zeichnungen oder anderen Unterlagen ab, so ist dies klarzulegen.

§ 11 Vertragsstrafen und Beschleunigungsvergütungen.

Vertragsstrafen sind nur auszubedingen, wenn die Fristüberschreitung Nachteile verursachen würde. Die Strafe ist in angemessenen Grenzen zu halten.

Beschleunigungsvergütungen sind bei der Vergebung nur ausnahmsweise vorzusehen, wenn die Fertigstellung vor Ablauf der Fristen erhebliche Vorteile verspricht; Art und Ausmaß dieses Vorteils sind aktenkundig zu machen.

§ 12 Gewährleistung.

Auf Gewährleistung über die gesetzliche Frist hinaus kann verzichtet werden bei Lieferungen oder Leistungen, deren einwandfreie oder vertragsmäßige Beschaffenheit sich bei der Abnahme unzweifelhaft feststellen und auch später keine Mängel erwarten läßt.

§ 13 Sicherheitsleistung.

Auf Sicherheitsleistung kann ganz oder teilweise verzichtet werden, wenn Mängel voraussichtlich nicht zu erwarten sind oder der hinreichend bekannte Auftragnehmer genügende Gewähr für die rechtzeitige oder vertragsmäßige Lieferung oder Leistung und die Abstellung etwa auftretender Mängel bietet.

Die Sicherheit soll nicht höher bemessen sein, als nötig ist, um den Auftraggeber vor Schaden zu bewahren. Sie soll möglichst fünf vom Hundert der Auftragsumme nicht überschreiten.

20242. Das Angebot und der Zuschlag.

Die auf Grund der Ausschreibung und der freihändigen Vergebung[33]) eingehenden Angebote, für deren schriftliche Abfassung z. T. Formblätter[34]) in Anwendung sind, die den Bewerbern mit der Überlassung der Vergebungsunterlagen bzw. der schriftlichen Anfrage zur Verfügung gestellt werden, sind verschlossen an eine bestimmte, an der Vergebung unbeteiligte Stelle entweder persönlich oder durch die Post einzureichen. Es wäre u. E. zweckmäßig, die Einsendung der Angebote nur durch die

---

[33]) Die Angebote bei freihändiger Vergebung sind, wenn mehrere Angebote eingeholt werden, sinngemäß nach § 19—21 VVL (Vorschriften über die Öffnung der Angebote, Prüfung der Angebote und Auskunftserteilung nach Öffnung der Angebote) zu behandeln.

[34]) Vgl. Dienstvorschrift a. a. O., Anhang III, Anlage 5, S. 33.

Post zuzulassen, um die Integrität der Beschaffungsstellen sicherzutellen[35]).

Die Angebote sind ungeöffnet von der unbeteiligten Stelle zu kennzeichnen, mit dem Eingangsstempel zu versehen und bis zum Zeitpunkt der Öffnung sorgfältig unter Verschluß zu halten[36]), und zwar[37]):

a. bei den RBD'en in der Eingangsstelle des Präsidialbüros,
b. bei den Ämtern vom 1. Bürobeamten,
c. bei den RAW'en von dem Leiter der Verwaltungsabteilung.

Zugelassen sind nur Angebote, die rechtzeitig bis zur Öffnung des ersten Angebots eintreffen[38]). Eine Fassung dieser Bestimmung, die an Stelle der Worte „Öffnung des ersten Angebots" die Worte: „bis zu dem festgesetzten Einsendungszeitpunkt" vorsehen würde, wäre u. E. wegen ihrer Eindeutigkeit zweckmäßiger[39]). Es bedarf nur des Hinweises, daß die Vorschriften der §§ 147/48/49 BGB über die rechtsgültige Annahme eines Antrages hierbei entsprechend Anwendung finden müssen.

Unberücksichtigt müssen Angebote bleiben, wenn[40])

a. die äußere Kennzeichnung fehlt (s. § 15, 2 c)[41]),
b. das Angebot nicht verschlossen ist (s. § 15, 2 c),
c. das Angebot an eine andere als die bestimmte Stelle gerichtet ist (s. § 15, 2 b),
d. das Angebot einer für die Annahme nicht zuständigen Stelle ausgehändigt wird (s. § 15, 2 b).

---

[35]) Bei Besprechungen über Fragen des Beschaffungswesens im April 1932, die zwischen Vertretern der Reichspost, der DR usw., mit dem Reichssparkommissar stattgefunden haben, wurden bei den Verhandlungen über Fragen der formellen Behandlung des Angebots ebenfalls vorgeschlagen, daß die Zustellung der Angebote nur noch durch die Post zu erfolgen hat. Für börsenmäßig gehandelte Waren, für welche die Bieter den Preis erst am Tage des Verdingungstermins angeben können, wird Zustellung durch Boten zugelassen. Nach § 18 (5) VOL ist in den Ausschreibungsunterlagen vorzuschreiben, daß die Angebote nur „durch die Post (Brief) zuzustellen" sind. Ausnahmen sind nur zulässig für börsenmäßige gehandelte Stoffe.

[36]) § 19, Ziff. 1 VVL. [37]) Amtliche Unterlagen.

[38]) So auch § 22 (2) VOL. [39]) § 19, Ziff. 2, S. 1 VVL.

[40]) § 19, Ziff. 2, S. 2 VVL.

[41]) Sind Angebote versehentlich, oder weil sie nicht die äußere Kennzeichnung auf dem Briefumschlag getragen haben, geöffnet worden, so müssen sie sofort wieder amtlich verschlossen und versiegelt werden. Hierüber ist eine kurze Verhandlung aufzunehmen, die von 2 Beamten zu vollziehen ist und folgende Angaben enthalten muß:

a. Genaue Angabe der Zeit der Abholung oder des Empfangs des Briefes von der Post,
b. Genaue Zeit der Öffnung des Briefes und der Name des öffnenden Beamten sowie genaue Zeit des Wiederverschlusses.

Angebote, die mangels äußerer Kennzeichnung geöffnet und danach amtlich zwar wieder verschlossen worden sind, bleiben jedoch nach §§ 19/20 VVL unberücksichtigt.

Auch bei der freihändigen Vergebung müssen Angebote, bei denen die erforderlichen äußeren Kennzeichen fehlen, unberücksichtigt bleiben.

Nachdem der die Öffnung wahrnehmende Beamte[42]) in Gegenwart eines zweiten Beamten, der an der Vergebung selbst unbeteiligt sein soll und die Niederschrift zu führen hat, festgestellt hat, daß der Verschluß der Angebote unversehrt ist, werden sie geöffnet, ihre Angaben in allen wesentlichen Teilen gekennzeichnet und verhandlungsschriftlich festgelegt. Proben oder Muster der Bewerber, die gekennzeichnet sein müssen, sind ebenso wie die Verhandlungsschrift aufzubewahren[43]).

Auch die Angebote bei der freihändigen Vergebung werden gleichzeitig geöffnet. Es soll dadurch die Möglichkeit ausgeschlossen werden, daß ein Lieferer vor Einreichung seines Angebotes über die Art der bereits abgegebenen Angebote verständigt und damit begünstigt werden kann.

---

[42]) Die Öffnung wahrnehmen dürfen nur :

a. bei den Reichsbahn-Zentralämtern und den RBD'en die Sachbearbeiter, Hilfsarbeiter, Bürovorsteher oder mindestens die Gruppenleiter,

b. bei den Ämtern und RAW'en die Vorstände oder ihre Vertreter. Vgl. hierzu Anm. in Fußn. 43 zu § 19, Ziff. 3 VVL. Im einzelnen ist durch besondere Anordnung der HV noch bestimmt: „Das Öffnen der Angebote geschieht zu dem dafür bestimmten Zeitpunkt, und zwar :

A. bei den RBD'en

a. bei Leistungen und Lieferungen im Werte bis zu 3 000 RM vom Vorstand des Büros, in dem die Sache bearbeitet wird.

b. bei Leistungen und Lieferungen im Werte von mehr als 3 000 RM bis einschl. 15 000 RM von einem Hilfsarbeiter.

c. bei Leistungen und Lieferungen im Werte von mehr als 15 000 RM vom Sachdezernenten.

B. bei den Ämtern und RAW'en

a. bei Leistungen und Lieferungen im Werte bis zu 15 000 RM bei den Ämtern von Vertretern des Amtsvorstandes, bei den RAW'en vom zuständigen Abteilungsleiter.

b. bei Leistungen und Lieferungen im Werte von mehr als 15 000 RM vom Amtsvorstand bzw. Werkdirektor selbst.

Das Öffnen und die rechnerische Feststellung der Angebote von Unternehmern in allen, die Zuständigkeit der Amtsvorstände und der Werkdirektoren überschreitenden Fällen, d. h. wenn die Wertgrenze von 15 000 RM bei beschränkter Ausschreibung oder von 30 000 RM bei öffentlicher Ausschreibung überschritten wird, soll künftig bei der übergeordneten RBD bzw. GDW erfolgen, denen ohnedies die Angebote zur Genehmigung zur Zuschlagserteilung vorgelegt werden müssen.

[43]) § 19, Ziff. 3 VVL. Vgl. hierzu auch: Erläuterungen zum Einkaufsblatt a. a. O., S. 21. Es heißt dort wie folgt: „Im Falle des öffentlichen und beschränkten Ausschreibens ist die Öffnung der Angebote durch den hierzu berechtigten Beamten und einen zweiten Beamten unterschriftlich zu bestätigen. Der erste Angestellte versieht die Angebote unter dem Tag der Ausstellung mit seinem Namenszug und trägt diesen Tag und die Angebotszusammenstellung ein."

Im Gegensatz zur VOB[44]), Teil A und den „Allgemeinen Bestimmungen betreffend die Vergebung von Leistungen und Lieferungen" von 1905, hat man bei der VVL[45]) davon abgesehen, die Bieter bei der Öffnung der Angebote zuzulassen[46]), „weil durch das öffentliche Verlesen der Angebotspreise Ringbildungen und Preisverabredungen oder unlauterer Wettbewerb begünstigt werden könnten, da aus den Angeboten vielfach Rückschlüsse auf die Geschäftslage der Bieter möglich sind. Bedenken dieser Art bestehen bei der Vergebung von Bauleistungen weniger, weil sich Bauleistungen aus verschiedenen Einzelleistungen zusammensetzen, deren Bewertung aus dem Angebotspreis nicht so einfach hervorgeht"[47]).

Diese Gründe sprechen durchaus für den Ausschluß der Bewerber bei der Öffnung der Angebote. In der Tat liegen die Dinge doch so, daß der Bewerber, der eine einwandfreie Leistung oder Lieferung zu einem, auf Grund einer genauen Kalkulation errechneten, „gerechten" Preis anbietet, sich nicht veranlaßt sieht, mit anderen Bewerbern noch zu „feilschen". Nur zu leicht laufen sowohl ausschreibende Stelle als auch der Bewerber Gefahr, daß sich hierbei irgendwelche Machenschaften ergeben, die gerade heute mit allen Mitteln bekämpft werden müssen.

Die Verhandlungsniederschrift über die Öffnung der Angebote ist von den beiden Beamten zu vollziehen und darf keinem Bewerber zugänglich gemacht werden. Eine Veröffentlichung der Niederschrift ist notwendigerweise ausgeschlossen[48]). Die verspätet eingegangenen Angebote müssen in der Verhandlungsniederschrift besonders aufgeführt werden,

---

[44]) § 22, Ziff. 1.

[45]) § 19, Ziff. 4.

[46]) Bei Besprechungen über Fragen des Beschaffungswesens zwischen dem Reichssparkommissar und Vertretern der Behörden (vgl. Anm. in Fußn. 36) wurde bei den Verhandlungen über die Öffentlichkeit des Verdingungstermins für den Ausschluß der Öffentlichkeit folgende Gründe angegeben:

a. Firmen, die das niedrigste Angebot abgeben, aber aus sachlichen Gründen den Zuschlag nicht erhalten können, beschweren sich und verursachen dadurch unnötigen Schriftwechsel.

b. Eine Reihe von Lieferern wünsche selbst den Ausschluß der Öffentlichkeit, weil sie bei der Abgabe besonders niedriger Preise von den Mitbewerbern kritisiert und verdächtigt werden.

c. Unzuverlässigen Firmen und Spekulanten wird durch den Ausschluß der Öffentlichkeit der Boden zu unberechtigten Beschwerden und zur Veröffentlichung von Angeboten in Fachzeitschriften entzogen.

d. Bei beschränkten Ausschreibungen vergrößert die Öffentlichkeit des Termins die Gefahr der Ringbildung.

Auch nach der VOL § 22 (4) sind die Bieter bei der Öffnung der Angebote nicht zugelassen.

[47]) Mantey: Verdingungsgrundsätze der Reichsbahn. ZVMEV, Jahrg. 1935, No. 11, S. 224.

[48]) § 19, Ziff. 5 VVL.

wobei die etwa bekannten Gründe der Verspätung anzugeben sind[49]). Verspätete Angebote werden nur dann berücksichtigt, wenn die Verspätung durch Umstände verursacht worden ist, die außer aller Schuld der Bewerber liegen[50]).

Zu dem Inhalt der Angebote äußert sich die VVL[51]) im einzelnen wie folgt:

> Das Angebot darf nur die Preise und die in dem Ausschreiben geforderten Erklärungen enthalten. Beide müssen vollständig sein, so daß das Angebot für sich allein einen Vergleich mit anderen Angeboten ermöglicht. Etwaige Anlagen müssen im Angebot genannt sein und dürfen nur zur Erläuterung oder Begründung dienen. Aenderungen an den Eintragungen des Bieters müssen zweifelsfrei und wie das Angebot selbst mit Tag und Unterschrift versehen sein. In den Ausschreibunterlagen sind Zusätze oder Aenderungen nicht statthaft.
>
> Es ist anzugeben, ob für den Gegenstand des Aufgebots ein Patent oder Musterschutz besteht, beantragt oder beabsichtigt ist.
>
> Aenderungsvorschläge oder Nebenangebote müssen auf besonderen Anlagen gemacht werden.

Angebote, die diesen Bestimmungen nicht entsprechen, bleiben ebenfalls unberücksichtigt[52]); hingegen können fristgemäß, d. h. vor dem Öffnungszeitpunkt abgegebene Nebenangebote und Abänderungsvorschläge berücksichtigt werden; sie sind ebenso zu werten wie die Hauptangebote, wenn sie bei der Ausschreibung ausdrücklich zugelassen oder gewünscht sind[53]).

Die Angebote, die den genannten Bestimmungen der VVL entsprechen, werden rechnerisch, technisch und wirtschaftlich geprüft[54]); eine Zuziehung von außerhalb der DR stehenden neutralen Sachverständigen ist formell nicht vorgesehen[55]). Die Mitwirkung von Sachverständigen bei der Vorbereitung der Vergebung und bei der Prüfung der Angebote ist dann zu empfehlen, wenn sie sich als Berater und Gutachter betätigen. Die endgültige Entscheidung und die Verantwortung muß der ausschreibenden Stelle überlassen werden. Bei der Zuschlagserteilung ist eine Mitwirkung von Sachverständigen nicht ratsam und auch nicht erforderlich. Ein tüchtiger Sachverständiger hat wohl die Befähigung, ein einwandfreies Gutachten über die angebotene Ausführung der Leistung oder Lieferung abzugeben; bei der Beurteilung über die

---

[49]) § 19, Ziff. 6, Satz 1/2 VVL. Vgl. hierzu auch Erläuterungen zum Einkaufsblatt a. a. O., S. 21.

[50]) § 19, Ziff. 6, Satz 3 VVL. (Entsprechend § 149 BGB). Ebenso § 21 VOL.

[51]) § 18, Ziff. 1/2/3 VVL.

[52]) § 20, Ziff. 2, Satz 1 VVL.

[53]) § 20, Ziff. 2, S. 2 VVL. Diese Bestimmung gilt auch sinngemäß für die Nebenangebote und die Abänderungsvorschläge bei der freihändigen Vergebung.

[54]) § 20, Ziff. 1, S. 2 VVL.

[55]) Über die Mitwirkung von Berufsvertretungen und Sachverständigen enthält § 8 der VOL ausführliche Bestimmungen.

Berechtigung der gestellten Preisforderungen werden sich aber immer mehr oder weniger Differenzen ergeben.

Bei Vergebung zu einem Pauschalpreis gilt dieser ohne Rücksicht auf etwa angegebene Einzel- oder Einheitspreise[56]). Sind die verlangten Einzel- oder Einheitspreise in Ziffern und in Worten angegeben, die nicht übereinstimmen, so gelten die Preise, die den bei den einzelnen Ordnungszahlen errechneten Gesamtbeträgen entsprechen, andernfalls ist die Angabe in Worten maßgebend[57]). Diese rein verfahrenstechnische Bestimmung hat vielfach zu Unklarheiten geführt. Die ausschreibenden Stellen fordern daher in Anlehnung an die „Allgemeinen Bestimmungen, betreffend die Vergebung von Leistungen und Lieferungen" von 1905 und die VOB, Teil A, die Wiederholung der Einzel- oder Einheitspreise in den Angeboten in Worten; dadurch können bei der rechnerischen Prüfung der Angebote etwaige Irrtümer und Schreibfehler ohne weiteres aufgeklärt werden; andererseits sind Unregelmäßigkeiten durch nachträgliche Abänderung der Einzel- oder Einheitspreise nicht so leicht möglich als bei nur in Zahlen angegebenen Preisen. Bei einer Neufassung der VVL, die uns im Hinblick auf verschiedene, teils unsystematische, teils ungenaue Bestimmungen durchaus wünschenswert und erforderlich erscheint, wäre hierauf entsprechend Rücksicht zu nehmen[58]).

Von besonderer Bedeutung ist die von der VOB, Teil A[59]) übernommene Bestimmung, daß Angebote solcher Bewerber, die mit anderen zum Nachteil des Auftraggebers eine gegen die guten Sitten[60]) verstoßende Abrede zur Erzielung eines unangemessenen hohen Preises getroffen haben, unberücksichtigt bleiben[61]).

Diese Bestimmung ist vollkommen gerechtfertigt, um das Vertrauen zwischen Auftraggeber und Unternehmer und um den freien Wettbewerb, auf dem die VVL aufgebaut ist, nicht zu untergraben. Weiter unten soll zu dieser speziellen Frage in ihrer heutigen praktischen Auswirkung eingehend Stellung genommen werden[62]).

---

[56]) § 20, Ziff. 3, S. 1 VVL.

[57]) § 20, Ziff. 3, S. 2 VVL.

[58]) Die VOL bestimmt im § 24, (7) ganz kurz, daß bei Angeboten zu einer Pauschsumme nur diese zu berücksichtigen sind. Die HV der DR hat hierzu in einer Verfügung — 36 Rvrl. 22—RAB V Rv 345 — bemerkt: „Bei Angeboten zu einer Pauschsumme sind, wenn daneben Einzel- oder Einheitspreise angegeben sind, bei der Prüfung der Angebote auch diese Zahlen zu beachten".

[59]) § 24, Ziff. 4.

[60]) § 138 BGB.

[61]) § 20, Ziff. 4 VVL. Die entsprechende Bestimmung der VOL (§ 24 — 5 —) lautet: „unberücksichtigt bleiben Angebote solcher Bieter, die mit anderen zum Nachteil des Auftraggebers eine Abrede getroffen haben. Die neue Bestimmung geht also wesentlich weiter. Die „Abrede" braucht den Auftraggeber nur zu benachteiligen. Auch die bloße Möglichkeit einer Schädigung dürfte bereits den Begriff des Nachteils erfüllen.

[62]) Abschn. 211: „Die Prüfung und Festsetzung der Preise", S. 212.

Nach Öffnung der Angebote bei der öffentlichen und beschränkten Ausschreibung[63]) darf mit den Bietern nicht verhandelt werden[64]). Sie können nur befragt werden, um etwaige Zweifel über ihr Angebot klarzustellen[65]). Solche Klarstellungen sind schriftlich niederzulegen und geheim zu halten[66]). Falls ein Bieter die geforderten Aufklärungen und Angaben verweigert, „kann" sein Angebot unberücksichtigt bleiben[67]).

Eine restlose Zustimmung kann die Abfassung der Bestimmung, daß die Bieter nur befragt werden können, um etwaige Zweifel über ihr Angebot klarzustrellen, nicht finden, unbeschadet der Tatsache, daß durch die Beschränkung der Verhandlungen auf reine Aufklärungen formeller Art das Vertrauen in die Unparteilichkeit der Beschaffungsstellen gefördert wird. Wir halten die Bestimmung für zu ungenau formuliert, und zwar insofern, als die Frage, was als „etwaige Zweifel" zu gelten hat, von den einzelnen ausschreibenden Stellen, d. h. unmittelbar von dem darüber entscheidenden Beamten, von Fall zu Fall verschieden beantwortet werden kann. Eine Bestimmung, die im einzelnen besagt, über welche Punkte der Angebote nach der Öffnung mit den Bietern verhandelt werden darf, erscheint uns zweckmäßiger; die entsprechende Fassung könnte wie folgt lauten[68]):

Mit den Bietern darf nur, um Angaben in ihrem Angebot klarzustellen, über folgende Punkte verhandelt werden:

a. über die formelle Abfassung des Angebots,
b. über die geplante Art der Durchführung der Lieferung oder Leistung,
c. über Abänderungsvorschläge zu a.) und b.).

Andere Verhandlungen, insbesondere über Änderungen des Angebots oder der Preise, sind unstatthaft[69]).

Die Bestimmung, daß das Angebot des Bieters, welcher die geforderten Erklärungen und Angaben nach der Öffnung der Angebote verweigert, unberücksichtigt bleiben „kann", müßte u. E. konsequenterweise schärfer formuliert werden, d. h. die strenge Muß-Vorschrift wäre hier berechtigt, einerseits im Hinblick auf die Prüfung der Angebote, andererseits im Interesse einer gleichmäßigen Behandlung sämtlicher Bieter.

---

[63]) Die Bestimmung des § 21 VVL (Auskunftserteilung nach Öffnung der Angebote) gilt für die freihändige Vergebung nur sinngemäß; d. h., daß z. B. die Verhandlungsmöglichkeit mit den einzelnen Unternehmern nicht beschränkt ist.

[64]) § 21, Ziff. 1, S. 1 VVL.

[65]) § 21, Ziff. 1, S. 2 VVL.

[66]) § 21, Ziff. 1, S. 3 VVL.

[67]) § 21, Ziff. 2 VVL. Dsgl. § 23 (2) VOL.

[68]) An Stelle von § 21, Ziff. 1, S. 2 VVL. (S. Fußn. 65).

[69]) § 23, (1) VOL lautet: „Nach Öffnung der Angebote bis zur Zuschlagserteilung darf mit den Bietern über ihre Angebote nur verhandelt werden, um Zweifel über die Angebote oder die Bieter zu beheben. Solche Klarstellungen sind vertraulich zu behandeln und schriftlich niederzulegen. Andere Verhandlungen, insbesondere über Änderungen der Angebote oder Preise, sind unstatthaft.

Zusammenfassend können wir bisher feststellen, daß die Vorschriften über die formale Behandlung der eingehenden Angebote im allgemeinen gut abgefaßt sind. Auf die Einhaltung der Vorschriften wird im Interesse einer unbedingten gleichmäßigen Behandlung sämtlicher Unternehmer besonderen Wert gelegt. Das führt dazu, daß die einzelnen Unternehmer, die sich an den Ausschreibungen beteiligen bzw. dazu aufgefordert und denen auf Grund der freihändigen Vergebung die Ausführung von Lieferungen und Leistungen überlassen werden, genauestens über die Anforderungen der Aufmachung der Angebotsstellung unterrichtet sein müssen. Die ausschreibende Stelle muß bei der Ausarbeitung der schriftlichen Anfrage durch entsprechende Hinweise auf die formalen Vorschriften diesen Umständen gerecht werden und darüber hinaus gegebenenfalls die erforderlichen Auskünfte über Einzelheiten den Unternehmern erteilen. Um Meinungsverschiedenheiten zwischen ausschreibender Stelle und Unternehmer von vornherein auszuschließen bzw. auf ein Mindestmaß zu beschränken, wird vom RZE den Unterlagen der Ausschreibungen (Angebotseinholung) eine kurze Zusammenfassung der Bestimmungen beigegeben. Die übrigen Beschaffungsstellen haben sinngemäß zu verfahren.

Zur engeren Wahl des Angebots schreibt die VVL vor, daß nur solche Bieter zu berücksichtigen sind, die für die Erfüllung der vertraglichen Aufgaben die notwendige Sicherheit bieten und zur sachgemäßen und rechtzeitigen Ausführung imstande sind[70]). Unter genauester Beachtung dieser berechtigten Forderung ist der Zuschlag auf das Angebot zu erteilen, das unter Berücksichtigung aller Umstände als das wirtschaftlichste erscheint[71]). Er ist daher nicht unbedingt an die niedrigste Geldforderung gebunden[72]). Etwas wortreicher, aber in gleichem Sinne sprechen sich auch die „Allgemeinen Bestimmungen, betreffend die Vergebung von Leistungen und Lieferungen" von 1905 aus: „Die niedrigste Geldforderung als solche darf für die Entscheidung über den Zuschlag keineswegs den Ausschlag geben. Der Zuschlag darf vielmehr nur auf ein in jeder Beziehung annehmbares, die richtige Ausführung der betreffenden Leistungen oder Lieferungen gewährleistendes Gebot erteilt

---

[70]) § 22, Ziff. 1 VVL. Desgl. auch § 24 (2) VOL. Vgl. auch die Ausführungen im Abschn. 20230: „Die Richtlinien für die Auswahl der Lieferer und die Größe des Liefererkreises", S. 129 ff.

[71]) § 22, Ziff. 2, S. 1 VVL. Auf die Ermittlung und Festsetzung der Preise werden wir in den weiteren Ausführungen noch näher zu sprechen kommen. Vgl. Abschn. 21: „Die Preisbildung im Beschaffungswesen", S. 208 ff.

[72]) § 22, Ziff. 2, S. 2 VVL. Die Vorschriften der §§ 22—25 VVL (Wahl des Angebots, Aufhebung der Ausschreibung, Nichtberücksichtigte Angebote und Zuschlag) gelten selbstverständlich nicht für die freihändige Vergebung, bei der nur die formelle Behandlung der Angebote nach den Bestimmungen der VVL (§§ 19/20) zu erfolgen hat (s. Anm. in Fußn. 34).

werden". Ähnlich lautet auch die entsprechende Bestimmung der VOB[73]): „Der Zuschlag ist nicht an die geringste Geldforderung gebunden. Angebote, deren Preise in offenbarem Mißverhältnis zur Leistung stehen, sollen ausgeschlossen und nur solche Angebote berücksichtigt werden, deren Preise bei einwandfreier Ausführung für den Bieter auskömmlich erscheinen. Unter den hiernach verbleibenden Angeboten soll der Zuschlag auf das Angebot erteilt werden, das unter Berücksichtigung aller wirtschaftlichen und technischen Gesichtspunkte als das annehmbarste erscheint".

Durch diese Bestimmung, die wohl als die wichtigste der VVL angesehen werden kann, hat die ausschreibende Stelle eine Handhabe gegen auftretende Beschwerden des billigsten Bewerbers.

Es sei in diesem Zusammenhang erwähnt, daß der Reichskommissar für Preisüberwachung durch eine Anordnung vom 29. Juni 1935, die an die Reichsgruppe Industrie, die Reichsgruppe Handel, die Wirtschaftsgruppe Bauindustrie, den Reichsstand des deutschen Handwerks und den Reichsbund des deutschen Baugewerbes gerichtet ist, die Vergebung öffentlicher Bauaufträge unter teilweiser Aufhebung der VOB vollkommen neugeregelt hat. In Bezug auf die Zuschlagserteilung heißt es darin wie folgt[74]):

> Die VOB sah seither eine Auswahl unter den Anbietern nach dem „angemessenen" (§ 2) oder nach Preisen vor, die bei einwandfreier Ausführung für den Bieter auskömmlich erschienen (§ 25, Ziff. 2). Der Reichskommissar für Preisüberwachung stellt fest, daß seither von Seiten aller Wirtschaftsorganisationen und -verbände diese Bestimmungen dahin ausgelegt worden sind, daß Verband und Organisation den für eine bestimmte Leistung „angemessenen Preis" auf Grund von Durchschnitts-Ermittlungen feststellten. Jeder Anbieter, der unter diesen Preisen anbot, wurde als unlauter oder als Schleuderer bezeichnet, und von der Behörde wurde verlangt, einen derartigen Bewerber unberücksichtigt zu lassen. Der Reichskommissar bezeichnet diese Auffassung für die Reichsregierung als unhaltbar, auch habe ein solches Verfahren preissteigernd wirken müssen. Deswegen wird den verge-

---

[73]) § 25, Ziff. 2 VOB, Teil A. § 24, (3), Satz 1 VOL lautet: „Der Zuschlag ist auf das Angebot zu erteilen, das den Bedingungen und den im § 2 aufgestellten Grundsätzen entspricht und unter Berücksichtigung aller Umstände das Wirtschaftlichste ist".

[74]) Der Erlaß verpflichtet alle öffentlichen bauvergebenden Dienststellen zur Führung einer Unternehmerliste, in die alle Unternehmer eingetragen werden, die den Behörden bereits durch zuverlässige Ausführung von Leistungen und Lieferungen bekannt sind. Die Liste kann jederzeit ergänzt werden, hierbei ist jedoch Fühlungnahme mit anderen Behörden oder den zuständigen Handels- und Handwerkskammern zu nehmen. Bei Handwerkern sind die Vorschriften der Verordnungen des Reichswirtschaftsministers über den vorläufigen Aufbau des deutschen Handwerks zu beachten. Unzuverlässige Unternehmer werden aus der Liste entfernt und von der Auftragserteilung ausgeschlossen.

benden Behörden zur Pflicht gemacht, zukünftig wie folgt zu verfahren:

Wird eine Vergebung öffentlich oder beschränkt ausgeschrieben, so wird unter Heranziehung der vorstehend bezeichneten Unternehmerliste zunächst bei dem billigsten Anbieter geprüft, ob er, was seine Leistungsfähigkeit betrifft, eine einwandfreie Lieferung oder Leistung verbürgt und sein Betrieb der ausgeschriebenen Leistung gewachsen ist.

Dann wird im einfachsten Verfahren, eventuell fernmündlich, festgestellt, ob er seinen Verpflichtungen gegenüber Reich, Staat und Gemeinde, der Gefolgschaft und den Sozialversicherungsträgern laufend nachgekommen ist.

Ergeben sich bei dieser Prüfung keinerlei Beanstandungen, ist der Zuschlag dem billigsten Anbieter zu erteilen.

Werden Unregelmäßigkeiten festgestellt, oder entspricht der Betrieb des Unternehmers nicht den für den betreffenden Auftrag zu stellenden Anforderungen, ist er auszuscheiden, und die Prüfung bei dem nächsten, nunmehr billigsten Anbieter durchzuführen[75]).

Diese Bestimmungen über die Erteilung des Zuschlags, die für die Kernfrage des Verdingungswesens von großer Wichtigkeit sind, müssen entsprechend in Ergänzung der Bestimmungen der VVL beachtet werden.

Die VVL schreibt in Übereinstimmung mit der VOB[76]) vor, daß Angebote von Unternehmern, deren Preise in offenbarem Mißverhältnis zur Leistung stehen, ausgeschlossen werden „können"[77]). Das heißt aber auch m. a. W., daß solche Unternehmer, von denen bereits bekannt ist, daß sie Preise fordern, die in offenbarem Mißverhältnis zu der verlangten Lieferung oder Leistung stehen, bei der beschränkten Ausschreibung nicht zur Angebotsabgabe aufgefordert werden dürfen und sinngemäß bei der öffentlichen Ausschreibung als ungeeignete Bewerber bei Einreichung der Angebote auszuscheiden sind; von ihnen kann auch nicht angenommen werden, daß sie die erforderlichen Sicherheiten bieten.

In diesem Sinne empfiehlt sich auch eine Änderung der obigen Bestimmung dahingehend, daß die Angebote solcher Bieter ausgeschlossen werden müssen"[78]).

Der Zuschlag kann unter sonst annähernd gleichwertigen Angeboten mit besonderer Berücksichtigung des Mindestfordernden angemessen verteilt werden[79]), während nach der VOB, dem Wortlaut des § 25, Ziff. 2 entsprechend, der Zuschlag nur einem Bieter erteilt werden kann. Diese Bestimmung über die angemessene Verteilung steht in Verbindung

---

[75]) Vgl. auch die Ausführungen im Abschn. 20230: „Die Richtlinien für die Auswahl der Lieferer und die Größe des Liefererkreises", S. 129 ff. (ferner die Anm. in der Fußn. 16.)

[76]) § 25, Ziff. 2, VOB, Teil A.

[77]) § 22, Ziff. 2, Abs. 3.

[78]) In diesem Sinne auch § 24 (3), Satz 3 VOL.

[79]) § 22, Ziff. 2, Abs. 2. In § 24 (4) VOL ist der Zusatz „unter besonderer Berücksichtigung des Mindestfordernden" nicht mehr enthalten.

mit dem § 23, Ziff. 2 VVL, der von den triftigen Gründen gegen die Zuteilung des ganzen Bedarfs an einen Bieter und von einer nicht vollen Deckung des ausgeschriebenen Bedarfs durch das niedrigste Angebot spricht. Was unter angemessener Verteilung zu verstehen ist, wird nicht bestimmt.

Falls der Zuschlag nicht an den Mindestfordernden erteilt wird, ist dies schriftlich zu begründen. Auf die Ausdrücke „Mindestfordernden" und „annähernd gleichwertige Angebote" in dieser und der obigen Bestimmung werden wir weiter unten noch näher eingehen.

Von den Aufhebungsgründen, die allgemein zulässig sind, werden nur zwei besondere genannt[80]), und zwar, wenn kein den Bedingungen entsprechendes Angebot vorliegt oder wenn sich die Grundlagen der Ausschreibung wesentlich geändert haben. Alle sonstigen Gründe sind zulässig, wenn sie „triftig" sind, wie sich die VVL ausdrückt, oder „schwerwiegend", wie die VOB bestimmt. Eine Ausschreibung dürfte danach aufzuheben sein, wenn das „Mindestgebot" als zu hoch befunden wird. Da aber, wie wir gesehen haben, bei der Ausschreibung das Verhandeln mit den Bietern — soweit es sich nicht um Aufklärungen formeller Art handelt — nach der Öffnung der Angebote untersagt ist, so muß die Ausschreibung aufgehoben werden. Das wird immer dann zutreffen, wenn die ausschreibende Stelle sich zu eingehenden Verhandlungen über die Preisstellung veranlaßt sieht, also das Mindestgebot zu hoch befunden wird. Neue Angebote können nur berücksichtigt werden, wenn die erstmalige Ausschreibung vorher aufgehoben worden ist.

Die VVL erwähnt den oben umschriebenen Grund der Aufhebung nicht ausdrücklich, er fällt nach der vorliegenden Fassung unter die triftigen Gründe; eine Aufnahme dieses besonderen Aufhebungsgrundes erscheint uns im Hinblick auf ein sachgemäßes Verfahren berechtigt[81]).

Ferner ist eine teilweise Aufhebung der Ausschreibung möglich, wenn der ausgeschriebene Bedarf durch das niedrigste Angebot nicht voll gedeckt werden kann oder wenn schwerwiegende Gründe der Zuteilung des ganzen Bedarfs an einen Bieter entgegenstehen[82]). Ein Zusatz, was unter teilweiser Aufhebung der Ausschreibung zu verstehen ist, wäre empfehlenswert.

Der aufgehobene Teil der Ausschreibung kann anderweitig neu vergeben werden.

Die VVL umschreibt nicht näher die „triftigen" (schwerwiegenden) Gründe für eine Teilaufhebung. Hierzu dürften zunächst die Gründe gehören, die sich aus der Person des Bieters ergeben, d. h. in Bezug auf seine Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit im Sinne der heutigen nationalsozialistischen Wirtschaftsgrundsätze; darüber hinaus auch all-

---

[80]) § 23, Ziff. 1 VVL. Vgl. auch die entsprechende Bestimmung der VOB, Teil A (§ 26).

[81]) Die VOL (§ 25—1c) enthält den erwähnten Grund für die Vollaufhebung.

[82]) § 23, Ziff. 2, S. 1 VVL. Desgl. auch § 25 (2) VOL.

gemeine volkswirtschaftliche Erwägungen, und zwar dahingehend, besondere Notstands- und Grenzgebiete zu berücksichtigen oder einer zu starken Bevorzugung bei der Auftragsverteilung vorzubeugen[83]). Indessen weist mit Recht Mantey darauf hin[84]), daß sich volkswirtschaftliche Erwägungen solcher Art einfacher und zweckmäßiger dadurch ausführen lassen, daß man umfangreiche Lieferungen in mengenmäßig bestimmte Lose zerlegt oder große Ausschreibungen in Einzelausschreibungen von beschränktem Umfange aufteilt.

Die Teilaufhebung einer Ausschreibung setzt voraus, daß eine Verteilung des Zuschlags unter mehreren gleichwertigen oder annähernd gleichwertigen Angeboten nicht möglich ist[85]). Was unter „annähernd gleichwertigen Angeboten" zu verstehen ist, läßt sich zwar in einer Vorschrift schlechthin niemals in ein paar Worten festlegen; eine positive Bestimmung scheint uns im Hinblick auf die Bedeutung der Teilaufhebung doch zweckmäßig. Die Entscheidung ist von den Verhältnissen des Einzelfalles abhängig, wobei eine genaue Prüfung der gestellten Angebotspreise zu erfolgen hat; es bleibt mehr oder weniger immer eine Ermessenssache des „Beamten-Kaufmanns". Liegen mehrere gleichwertige oder annähernd gleichwertige Angebote vor, so kann gemäß der Bestimmung des § 23 Ziff. 2, S. 2 VVL der Zuschlag verteilt werden, auch wenn volkswirtschaftliche Erwägungen dagegen sprechen. Aus diesem Widerspruch ergibt sich die Notwendigkeit einer Neufassung des § 23 VVL. von selbst. Mantey schlägt hier folgende Neufassung vor[86]):

> „Die Ausschreibung kann teilweise aufgehoben werden, wenn das wirtschaftlichste Angebot den ausgeschriebenen Bedarf nicht voll deckt oder wenn triftige Gründe der Zuteilung des ganzen Bedarfs an einen Bieter entgegenstehen. Voraussetzung für beide Fälle ist, daß der Zuschlag nicht gemäß § 22 Ziff. 2, Abs. 2 verteilt werden kann. Kann er verteilt werden, sprechen aber wichtige volkswirtschaftliche Gründe dafür, einen Teil des ausgeschriebenen Bedarfs anderweitig zu vergeben, so kann die Ausschreibung gleichwohl teilweise aufgehoben werden.

Abgesehen davon, daß u. E. konsequenterweise beim Vorliegen volkswirtschaftlicher Gründe die Ausschreibung teilweise aufgehoben werden „muß", kann die obige Fassung unsere Zustimmung nicht voll und ganz finden, nämlich insofern nicht, als man den volkswirtschaftlichen Erwägungen nicht durch eine nachträgliche Teilaufhebung entsprechen soll. Mantey sagt ja auch weiter oben selbst, daß durch die mengenmäßige Zerlegung umfangreicher Lieferungen in bestimmte Lose den volkswirtschaftlichen Erwägungen am besten entsprochen sei. Auch verweist Mantey auf § 2 RBG, wonach die DR die Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu wahren hat und sieht das Verdingungswesen von diesem „königlichen" Grundsatz beherrscht. Wir schlagen auf Grund dieser Erkenntnis eine Neufassung der Bestimmungen des § 23 Ziff. 2 vor, die positiv zum Ausdruck bringt, wann eine Teilaufhebung

---

[83]) Näheres vgl. im Abschn. 23111: „Der örtliche Ausgleich", S. 276 ff.
[84]) Mantey, a. a. O., S. 224.
[85]) § 23 Ziff. 2, S. 2 VVL.
[86]) Mantey, a. a. O., S. 225.

erfolgen kann, soweit nicht der Zuschlag gemäß § 22 Ziff. 2, Abs. 2 verteilt werden kann. Den volkswirtschaftlichen Erwägungen, die von Fall zu Fall für eine bestimmte Verteilung der Aufträge sprechen, muß vor Einleitung der Ausschreibung durch eine zweckmäßige Zerlegung der Lieferungen und Leistungen in bestimmte Lose sowie durch besondere Maßnahmen, die von den gesetzlichen und wirtschaftspolitischen Verpflichtungen der DR, gmäß § 2 BGB auszugehen haben, Rechnung getragen werden. Dadurch ist erreicht, daß die Entscheidung darüber, wie die Sicherung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse bei der Verteilung der Aufträge zu erfolgen hat, nicht formell der ausschreibenden Stelle überlassen bleibt, sondern daß die entsprechenden Anordnungen jeweils von höherer Warte aus erfolgen.

Ferner stehen die einschlägigen Bestimmungen der VVL — a) „Der Zuschlag ist auf das Angebot zu erteilen, das unter Berücksichtigung aller Umstände als das wirtschaftlichste erscheint", b) „Sind mehrere gleichwertige oder annähernd gleichwertige Angebote eingegangen, so kann der Zuschlag auf diese Angebote unter besonderer Berücksichtigung des Mindestfordernden angemessen verteilt werden", c) „Falls der Zuschlag nicht an den Mindestfordernden erteilt wird . . .", d) „Das Ausschreiben kann teilweise aufgehoben werden, wenn das niedrigste Angebot den ausgeschriebenen Bedarf . . .", — in offentsichtlichem Widerspruch mit der erstgenannten Kernbestimung, daß das wirtschaftlichste Angebot den Zuschlag erhalten soll. Die Bestimmungen müßten folgerichtig dahin ergänzt werden, daß die Worte „Mindestfordernden" und „niedrigstes Angebot" je durch „wirtschaftlich erachtetes Angebot" ersetzt werden. Offen bleibt jedoch auch hier die Frage, ob das „wirtschaftlichste Angebot" heute nicht dem des „billigsten Anbieters", dessen Leistungsfähigkeit eine einwandfreie Leistung oder Lieferung verbürgt und der seinen Verpflichtungen gegenüber Staat und Gefolgschaft in jeder Beziehung nachkommt, entspricht. Durch den erwähnten Erlaß des Reichskommissars für Preisüberwachung ist der „billigste Anbieter" unter den genannten Voraussetzungen in dem Bereich der VOB wieder für die Zuschlagserteilung bestimmend geworden. Die in Bearbeitung befindliche „Verdingungsvorschrift für Lieferungen und Leistungen (ausgenommen Bauleistungen)" (VOL, Teil A) des Reichsverdingungsausschusses wird die Zuschlagserteilung im Sinne der neuen, durch den Erlaß sich ergebenden Bestimmungen der VOB regeln müssen[87]).

Ist eine Gesamt- oder Teilaufhebung erfolgt, so sind die Bieter zu benachrichtigen[88]) und die Gründe der Aufhebung aktenkundig zu machen[89]). Eine neue „Vergebung" darf erst eingeleitet werden, wenn

---

[87]) Die neue VOL bringt hier im wesentlichen eine klare Regelung; vgl. insbesondere § 2 (1); § 24, (3. u. 4); § 25 (2, a).

[88]) § 23 Ziff. 4 VVL. Vgl. auch Formblatt in Dienstvorschrift a. a. O., Anhang III, S. 59 (Anlage 16).

[89]) § 23 Ziff. 3 VVL.

die vorangegangene Ausschreibung über die gleiche Lieferung oder Leistung ganz oder teilweise aufgehoben worden ist[90]).

Die Anwendung des Wortes „Vergebung" in dieser Bestimmung läßt darauf schließen, daß die neue Vergebung nicht unbedingt eine erneute Ausschreibung sein muß, sondern daß gegebenenfalls eine freihändige Vergebung erfolgen kann. Soweit eine öffentliche Ausschreibung ganz oder teilweise aufgehoben worden ist, dürfte u. E. die neue Vergebung nur mittels einer erneuten öffentlichen Ausschreibung oder beschränkten Ausschreibung vorgenommen werden; die freihändige Vergebung darf hier nicht zwangsläufig zu einem „Notventil" gemacht werden, da ein solches Vorgehen dem Zweck der Ausschreibung widersprechen würde. Anders dagegen bei der beschränkten Ausschreibung; hier kann bei der neuen „Vergebung" zur freihändigen Vergebung übergegangen werden, soweit es sich um eine bewegliche Anzahl von Lieferern handelt. Denn gerade bei der freihändigen Vergebung mit beweglicher Liefererzahl haben sich, soweit mehrere Angebote eingeholt werden, durch die sinngemäße Anwendung der Bestimmungen der VVL, betreffend Entgegennahme, Öffnung und Prüfung der Angebote, allmählich so feste verfahrenstechnische Formen herausgebildet, daß sie in wesentlichen Bestandteilen der beschränkten Ausschreibung gleicht; man könnte sie daher entsprechend als „Ausschreibung, die der freihändigen Beschaffung nahesteht", bezeichnen. In Anbetracht dieser Tatsache halten wir eine genaue Formulierung der obigen Bestimmung, die besagt, in welcher Weise die neue „Vergebung" zu erfolgen hat, für wünschenswert[91]).

Die Bieter, deren Angebote unberücksichtigt geblieben sind, müssen unter Begründung der Ablehnung unverzüglich benachrichtigt werden[92]). Die nicht berücksichtigten Angebote und die zugehörigen Ausarbeitungen dürfen nur mit Zustimmung des Bieters für eine neue Ausschreibung oder

---

[90]) § 23 Ziff. 5 VVL.

[91]) Im § 25, (5) VOL wird nunmehr bestimmt, daß „eine neue Ausschreibung oder eine freihändige Vergebung erst zulässig ist, wenn die vorhergehende Ausschreibung über denselben Gegenstand ganz oder teilweise aufgehoben ist". Der Vortlaut der neuen Bestimmung stellt somit klar, daß auch eine freihändige Vergebung vorgenommen werden kann.
Nach § 3, (3 — m —) ist die Voraussetzung für die freihändige Vergebung auch dann vorhanden, „wenn nach Aufhebung einer öffentlichen oder beschränkten Ausschreibung eine Wiederholung dieser Vergebungsarten nicht angebracht erscheint".

[92]) § 24 Ziff. 1, S. 1 VVL. Vgl. auch Dienstvorschrift a. a. O., Anhang III, S. 59 (Anlage 16). § 26, (1) VOL bringt in dieser Beziehung eine geschäftserleichternde Bestimmung: „Die Ablehnung von Angeboten braucht den Bietern nicht mehr mitgeteilt zu werden, wenn bereits die Ausschreibung darauf hinweist, daß das Angebot als nicht berücksichtigt anzusehen ist, wenn bis zum Ablauf der Zuschlagsfrist kein Auftrag erteilt wird".

für andere Zwecke benutzt werden[93]). Die eingereichten Entwürfe, Ausarbeitungen, Proben und Muster nicht berücksichtigter Angebote sind zurückzusenden, wenn dies im Angebot oder 12 Werktage nach Ablehnung des Angebots verlangt wird[94]).

Wird auf ein Angebot der Zuschlag rechtzeitig und ohne Abänderungen der Vertragsunterlagen erteilt, so kommt nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen das Vertragsverhältnis damit zustande[95]). Der Vertrag wird durch eine besondere Urkunde, die den Inhalt des Vertrages übersichtlich und bestimmt wiederzugeben und die zugehörigen Anlagen genau zu bezeichnen hat[96]), bestätigt, wenn nicht schon durch die Ausschreibungsunterlagen, das Angebot des Lieferers, die Zuschlagsbenachrichtigung[97]) und den weiteren Schriftwechsel der wesentliche Inhalt des Vertrages eindeutig festgelegt ist[98]).

Die Beschaffungsstellen verwenden z. T. für die endgültige Bestellung Formblätter[99]), in denen die wichtigsten Vertragsbedingungen nochmals besonders aufgeführt sind. Der Empfang des Bestellschreibens ist von dem Lieferer zu bestätigen.

20243. Die Vertragsabwicklung und Vertragsabrechnung.

Die Vertragsabwicklung erfolgt im allgemeinen in der Weise, daß die ausschreibende Stelle bzw. Empfangsstelle (RAW'e Ämter usw.) die nach den Bestellschreiben abgeschlossenen Bestellungen in Lieferkarten vormerkt. Der Lieferer muß für jede Sendung eine Rechnung ausstellen und sie der Empfangsstelle über den Abnahmebeamten zuleiten. Die Empfangsstelle hat bei der Behandlung der Rechnungen folgende Aufgaben[100]):

a) sie versieht die Rechnung mit dem Tag der Anlieferung und dem Tag des Eingangs auf dem Empfangsbahnhof und der Abnahme auf der Empfangsstelle,
b) sie vermerkt auf der Rechnung den Verbleib der Verpackung,
c) sie stempelt die Rechnung mit der Lochkartennummer der Empfangsstelle,
d) sie trägt die Rechnungen für Lieferungen nach dem Bestellschreiben in die Lieferkarten ein,

---

[93]) § 24 Ziff. 1, S. 2 VVL. Diese Bestimmung ist in der VOL weggefallen.
[94]) § 24 Ziff. 2 VVL.
[95]) § 25 Ziff. 2, S. 1 VVL.
[96]) § 27 Ziff. 1, S. 1 VVL.
[97]) § 25 Ziff. 2, S. 2 VVL.
[98]) Über die Einzelheiten der Ausfertigung der Urkunde vgl. § 27 Ziff. 1—4 VVL.
[99]) Vgl. hierzu: Dienstvorschrift a. a. O., Anhang III, S. 43. (Anlage 7).
[100]) Vgl. Dienstvorschrift für die Bewirtschaftung der Betriebsvorräte a. a. O., Allgemeiner Teil, S. 37 und die Ausführungen im Abschnitt 2003, S. 60 ff. der vorl. Arbeit.

e) sie vermerkt auf der Rechnung die Lochkarten- bzw. Stoff- oder Ersatzstücknummer; (entsprechend auch für Geräte, Werkzeuge und Maschinen),

f) sie prüft, ob auf der Rechnung die Abnahmeprüfung im Lieferwerk und auf dem Eingangszettel die Abnahmeprüfung bei der Empfangsstelle bescheinigt sind und ob Rechnung und Eingangszettel in allen Angaben übereinstimmen,

g) sie bescheinigt auf der Rechnung die Richtigkeit der Angaben,

h) sie nimmt die Anweisung des Rechnungsbetrages selbst vor (durch die Werkskasse bei den RAW'en und durch die Hauptkasse bei den RBD'en und GDW'en) oder leitet die Rechnungen an die anweisende Stelle (bei den Ämtern an die RBD'en). Die Auszahlung des Rechnungsbetrages erfolgt entweder in bar durch die Kasse, oder mit Verrechnungsscheck auf die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank (DVKB).

Soweit es sich um Beschaffungen des RZE handelt, erfolgt die gesamte Abwicklung und Abrechnung der Lieferverträge im Lochkartenverfahren beim RZR. Die einzelnen Vertragsabschlüsse sind nach den Dezernaten, die den jeweiligen Vertrag abschließen, dem Rechnungsjahr und der Vertrags- bzw. Bestellnummer gekennzeichnet. Die Lochkarten enthalten außer dem Abschluß- bzw. Zahlungsnachweis die Verrechnungsnummer, die Nummer der Empfangststelle, des Ausgabetitels der Betriebs- bzw. Vermögensrechnung, der Lieferfirma, des Vertrages, des Beschaffungsobjektes sowie das Datum des Bestelltages, den Geldwert der Lieferung und die Liefermenge.

Diese Angaben in den Lochkarten machen es möglich, daß das RZR die zentralen Lieferungsverträge vollständig maschinell mit den Lieferfirmen abrechnen kann. Das Verfahren stellt sich in seinen Grundzügen wie folgt dar[101]):

a) Das RZE bereitet zunächst die Rechnungen nach der Feststellung für die Ablochung vor und übergibt sie dem RZR so frühzeitig, daß die Bearbeitungsfristen bis zur pünktlichen Zahlung eingehalten werden. Das RZE stellt hierzu ein Verzeichnis der Bearbeitungsfristen auf.

b) Beim RZR werden die Rechnungen auf die „Abrechner" der einzelnen Lieferverträge verteilt. Der Abrechner führt eine Lieferkarte, in welcher er nur die mengenmäßige Erfüllung des Vertrages überwacht. Er prüft jede Rechnung und überträgt die gelieferten Mengen in die Lieferkarte. Einige Tage vor der Fälligkeit der Rechnungen wird der Inhalt auf die Rechnungslochkarte übertragen,

---

[101]) Vgl. hierzu: Dienstvorschrift für die Bewirtschaftung der Betriebsvorräte a. a. O., Anhang IV, S. 2 ff. Ferner vgl.:
Krause: Die Lochkarte und das Powers-System. Zeitschrift für neuzeitliches Rechnungswesen, Jahrg. 1931, H. 28, S. 290 ff.
Die Deutsche Reichsbahn und das Powers-System. Auszug aus der Festschrift „100 Jahre Deutsche Eisenbahnen", in „Die Lochkarte", Jahrg. 1935, H. 74.

welche die oben erwähnten Angaben (die verschiedenen Nummern) erfaßt.
Das RZR fertigt mit den Rechnungslochkarten täglich für jede Verrechnungsstelle und getrennt für jedes Dezernat zur Anweisung der Rechnungen einen Sammelbeleg in doppelter Ausführung an. Das RZR übergibt die Sammelbelege und die Rechnungen an das RZE.

c) Das RZE prüft im einzelnen die Sammelbelege; die Sachdezernenten vollziehen die Kassenanweisungen für die Hauptkasse.
d) Die Hauptkasse bucht die Sammelbelege und nimmt die Zahlung an die Lieferfirma vor. Zahlungen erfolgen im allgemeinen mit Scheck auf die DVKB.

Bei Mantelverträgen mit Abruf durch die RAW'e, welche das RZE abschließt, werden die Rechnungen nicht zentral bezahlt, sondern durch die GDW'en. Das Verfahren stellt sich wie folgt dar[102]):

a) Abschluß des Vertrages durch das RZE nach den Bedarfsanmeldungen der RAW'e und Mitteilung der Vertragsbedingungen an die GDW'en.
b) Abruf der spezifizierten Menge durch die RAW'e.
c) Verbuchung der eingegangenen Menge bei den RAW'en und Bescheinigung der Rechnungen.
d) Bezahlung der Rechnungen durch die GDW'en.
e) Überwachung der Abwicklung des Vertrages durch das RZE nach Meldungen der RAW'en für welche die Lieferscheine u. dgl. m. der Firmen verwendet werden können.

2025. Die Vertragsbedingungen in ihrer Bedeutung für die Vertragsgestaltung unter besonderer Berücksichtigung des Abnahme- und Güteprüfverfahrens[1]).

Die VVL bestimmt in § 8, daß die allgemeinen Vertragsbedingungen sowie die etwa vorhandenen besonderen Vertragsbedingungen und technischen Vorschriften Bestandteile des Vertrages werden[2]). Wie bereits weiter oben ausgeführt, liegen den Lieferungen und Leistungen aus Kauf-, Werk- und Werklieferungsverträgen seit dem 1. August 1934 die im September 1932 herausgegebenen „Allgemeinen Bedingungen für die Ausführung von Leistungen (ausgenommen Bauleistungen)" (ABL) zu-

---

[102]) Nach amtlichen Unterlagen.

[1]) Die Gliederung des Abschnittes richtet sich im wesentlichen nach der von Hellauer im „System der Welthandelslehre" a. a. O., S. 261 ff. gegebenen Einteilung.

[2]) Vgl. hierzu die Ausführungen im Abschn. 20241: „Die Anfrage und die Unterlagen der Vergebung", S. 143 ff.

grunde[3]). Außerdem werden nach Bedarf für den einzelnen Fall die „Besonderen Vertragsbedingungen" — z. B. die „Ausführungsbestimmungen der Reichsbahnzentralämter zu den Allgemeinen Bedingungen für die Ausführung von Leistungen vom 1. Januar 1935 (Ausf.-Best. ABL)" — und die „Technischen Liefer- und Fertigungsbedingungen" als Vertragsgrundlage eingefügt[4]).

Die nachstehenden Ausführungen sollen die wesentlichen allgemeinen Vertragsbedingungen herausstellen; ein näheres Eingehen auf alle Vertragsbedingungen, die teils den Rechtsgrundsätzen des BGB und HGB entsprechen, teils auch den besonderen Verhältnissen der DR angepaßt sind und mehr oder weniger den jeweils vorliegenden Betriebsbedürfnissen Rechnung tragen, würde den Rahmen der vorliegenden Abhandlung, die ihren Schwerpunkt in der organisatorischen und verfahrenstechnischen Grundlage sowie der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Beschaffungswesens haben soll, überschreiten.

Bei der Erörterung der allgemeinen Vertragsbedingungen wollen wir uns, wie die Überschrift des Abschnittes bereits andeutet, mit dem Abnahme- und Güteprüfverfahren in Anlehnung an die entsprechenden Vertragsbedingungen etwas eingehender beschäftigen. Eine getrennte Behandlung der einzelnen Vertragsbedingungen und der verfahrenstechnischen Seite der Abnahme- und Güteprüfung wäre zwar möglich gewesen, schien uns aber weniger zweckmäßig, da dadurch unvorteilhaft der innere Zusammenhang hätte aufgegeben werden müssen. Dagegen haben wir den organisatorischen Aufbau der Abnahme- und Prüfstellen im Zusammenhang mit der Beschaffungsorganisation gesondert zur Darstellung gebracht[5]).

20250. Die Festlegung der Beschaffenheit der zu liefernden Ware bei Vertragsabschluß.

„Die Beschaffenheit der Ware ist gegeben durch die Art und Güte der Ware. Beide zusammen sind auch als Qualität im weiteren Sinne zu bezeichnen, der die Qualität im engere Sinne gegenübersteht, die sich mit dem Begriffe der Güte allein deckt. Die Beschaffenheit der Ware kann beim Vertragsabschlusse in den folgenden Arten festgelegt werden:

a. Festlegung auf Grund der Besichtigung der gesamten Ware oder eines Musters.
b. Festlegung durch Beschreibung der Beschaffenheit der Ware.
c. Festlegung der Beschaffenheit der Ware durch konventionelle Bezeichnungen des Handels.

---

[3]) Vgl. hierzu die Ausführungen im Abschn. 2021: „Die Vertragsbedingungen und die technischen Lieferbedingungen", S. 115 ff.

[4]) Vgl. hierzu die Ausführungen im Abschn. 2021 a. a. O., S. 115 ff, ferner § 8 Ziff. 2 und 3 VVL in den Ausführungen im Abschn. 20241 a. a. O., S. 143 ff.

[5]) Vgl. die Ausführungen im Abschn. 20120: „Die Abnahmestellen und Versuchsanstalten", S. 93 ff.

d. Die Vertragsbedingung „tel quel".
e. Der Vertragsabschluß „auf Basis" einer bestimmten Qualität.
f. Der Vertragsabschluß mit dem Rechte des Käufers auf nachträgliche „Spezifikation"[6]).

Zunächst sind im § 7 Ziff. 2—6 VVL allgemeine Bestimmungen über die geforderten Leistungen enthalten[7]). Ergänzend legen die „Allgemeinen Bedingungen für die Ausführung von Leistungen (ausgenommen Bauleistungen)" (ABL) die Beschaffenheit der Ware noch wie folgt fest[8]):

„Art und Umfang der beiderseitigen Leistungen werden durch die vertraglichen Abmachungen geregelt. Maßgebend für die vertraglichen Abmachungen sind:
a. Die Beschreibung der Leistungen einschließlich der Zeichnungen und die besonderen Bedingungen des Einzelfalles.
b. Die technischen und Fachvorschriften für die jeweiligen Leistungen.
c. Die Allgemeinen Bedingungen für die Ausführung von Leistungen.
Bei Unstimmigkeiten gelten die vertraglichen Abmachungen in der vorstehenden Reihenfolge.
Wird nach Muster bestellt, so ist das Muster maßgebend. Der Verbleib der Muster bestimmt sich nach den vertraglichen Abmachungen".

Zur Änderung der Leistungen sprechen sich die ABL in § 3 Ziff. 1—3 wie folgt aus:

Der Auftraggeber kann nachträglich noch Aenderungen in der Beschaffenheit der Leistungen im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Auftragnehmers verlangen.
Werden durch Aenderung der Leistungen oder durch andere Forderungen des Auftraggebers die Grundlagen der Preisberechnung für eine in den vertraglichen Abmachungen vorgesehene Leistung verändert, so sind neue Preise unter Berücksichtigung entstehender Mehr- oder Minderkosten zu vereinbaren.
Leistungen, die der Auftragnehmer ohne Auftrag oder unter eigenmächtiger Abweichung von den vertraglichen Abmachungen ausführt, werden nicht vergütet. Solche Leistungen hat er auf Verlangen innerhalb einer angemessenen Frist zurückzunehmen oder zu beseitigen, widrigenfalls sie auf seine Kosten und Gefahr zurückgesandt oder beseitigt werden können. Eine Vergütung steht ihm jedoch zu, wenn der Auftraggeber solche Leistungen nachträglich annimmt.

Die Ausf.-Best. ABL bestimmen zu § 2 ABL, daß Pläne, Zeichnungen oder Berechnungen des Auftragnehmers, die der Bestellung zugrunde liegen, ihn nicht von der Verantwortung für einwandfreie Leistungen entbinden.

Der Vertragsabschluß mit dem Rechte des Käufers auf nachträgliche Spezifikation[9]) erfolgt bei der DR vornehmlich durch die weiter oben umschriebene zentrale Beschaffung über bestimmte Mengen mit nachträglicher Einzelangabe der Sorten auf Abruf durch die Beschaf-

---

[6]) Hellauer, a. a. O., S. 265 ff.
[7]) Vgl. hierzu die Ausführungen im Abschn. 20241, a. a. O., S. 143 ff.
[8]) § 2 Ziff. 1—2 ABL.
[9]) Vgl. Hellauer a. a. O., S. 274.

fungsstelle oder die Außenstellen[10]). „Solche Vertragsabmachungen kommen am häufigsten bei größeren Lieferungsgeschäften für längere Zeit vor, bei welchem dem Käufer das Recht des Abrufs, und zwar zumeist des sukzessiven Abrufs zusteht. Seinem Bedarf entsprechend gibt dann der Käufer gelegentlich des Abrufes das Sortiment an, in welchem die Lieferung durchzuführen ist. Man nennt diesen Vorgang auch die Sortimentsaufgabe"[11]).

So heißt es z. B. in einem Vertragsabschluß des RZE mit der Firma . . . . . über die Lieferung von Bremsklötzen, Sohlen und Roststäben u. a. wie folgt:

Wir übertragen Ihnen hiermit die Herstellung und Lieferung von
. . . . t Bremsklötzen zum Preise von . . . . RM/t
. . . . t Sohlen „ „ „ . . . . „
. . . . t einfache Roststäbe zum Preise von . . . . RM/t
. . . . t doppelte „ „ „ „ . . . . „

Nachstehend aufgeführte RAW'e werden bei Ihnen abrufen: . . . . . unter Angabe der einzelnen Sorten.

Besonders eingehend legen die technischen Lieferbedingungen die Beschaffenheit der Ware für jeden einzelnen Vertragsabschluß fest. So heißt es z. B. in den „Besonderen Bedingungen für die Lieferung von Bahnmeisterwagenrädern" wie folgt:

Bahnmeisterwagenräder sind aus Hartguß oder aus Stahlguß Stg. 50.81 R (Mindestfestigkeit 50 kg/mm² und Mindestdehnung 81 – 19%) nach Zeichnungen herzustellen. Maßabweichungen sind nur im Rahmen der Toleranzvorschriften zulässig. Im Angebot ist der Werkstoff, soweit er nicht ausdrücklich vorgeschrieben wird, anzugeben.

Der Hartguß muß bei weichem Kern eine mindest 5 mm starke harte Schicht haben; auf der Bruchstelle soll das strahlige Gefüge der härteren Teile allmählich in das graue Korn übergehen. Räder aus Hartguß müssen in der Nabe so weich sein, daß das Ausbohren keine Schwierigkeiten bereitet.

Der Stahlguß soll zähe und von gleichmäßigem, dichten Gefüge sein.

Die Räder müssen spannungsfrei, dürfen nicht windschief sein und keine Kantenrisse haben. Sie dürfen keine Gußfehler haben, welche die Verwendbarkeit und Bearbeitbarkeit der Stücke beeinträchtigen. Gußfehler dürfen nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Abnahmebeamten geflickt oder verdeckt werden. Von der Kreisform dürfen die Räder nicht mehr als 2 mm abweichen.

Die Räder sind an den Nabenstirnflächen fertig zu decken; die Nabenbohrung ist mit einem Durchmesser, der 5 mm kleiner ist als der Fertigdurchmesser, vorzudrehen. Alle übrigen Flächen bleiben unbearbeitet. Bei den Stahlgußrädern sind die Angüsse für die Zugversuche nach der Abnahme sorgfältig zu entfernen.

Die einzelnen Räder müssen eine Radbelastung gleich der halben Tragfähigkeit des Bahnmeisterwagens aushalten. Jedes Rad erhält das

---

[10]) Vgl. die Ausführungen im Abschn. 20131: „Die Grenzen der zentralen Beschaffung", S. 107 ff.

[11]) Hellauer a. a. O., S. 274.

Jahr der Lieferung und das Firmenzeichen der Lieferfirma erhaben aufgegossen.

Die ABL enthalten im § 5 eingehende Bestimmungen über die Ausführung der Lieferung oder Leistung gemäß den vertraglichen Abmachungen. So hat u. a. der Auftraggeber das Recht, sich jederzeit innerhalb der Geschäfts- oder Betriebsstunden von der vertragsgemäßen Ausführung der Lieferungen oder Leistungen zu unterrichten; der Auftragnehmer hat bei der Ausführung die Handelsgebräuche, die anerkannten Regeln der Technik sowie die gesetzlichen und behördlichen Vorschriften zu beachten[12]).

20251. Die Feststellung der Beschaffenheit der zu liefernden Ware.

„Es handelt sich hier um die für die Vertragsentwicklung maßgebende Feststellung des Verhältnisses zwischen der Beschaffenheit der gelieferten Ware und den Vertragsbedingungen bezüglich der Beschaffenheit mit Berücksichtigung der Umstände, unter denen die Feststellung erfolgen muß, damit sie rechtliche Wirksamkeit besitze".

„Der Auftraggeber kann die Vornahme einer Güteprüfung verlangen. Über Art, Ort und Durchführung ist, soweit in den vertraglichen Abmachungen nichts anderes bestimmt ist, eine Vereinbarung zwischen dem Auftraggeber und dem Auftragnehmer zu treffen.

Teilleistungen sind auf Verlangen des Auftragnehmers oder Auftraggebers besonders zu prüfen, insbesondere auch Teile einer Leistung, die durch weitere Ausführung der Prüfung und Feststellung entzogen werden. In Fällen, in denen die Prüfung durch die weitere Bearbeitung wesentlich erschwert oder unmöglich werden würde, ist dem Auftraggeber rechtzeitig mitzuteilen"[14]).

Soweit die grundlegenden vertraglichen Bestimmungen der ABL; der besondere Zusatz der DR zu diesen Bestimmungen besagt, daß die Güteprüfung durch Beauftragte des Auftraggebers in der Regel beim Auftragnehmer erfolgt, wobei die Abnahmevorschriften der DR maßgebend sein sollen.

Zunächst kann sich der Auftraggeber jederzeit innerhalb der Geschäfts- oder Betriebsstunden von der vertragsmäßigen Ausführung der Leistung unterrichten. Das hat den Vorteil, daß erkennbare Mängel des Materials oder Bedenken gegen die vorgesehene Art der Ausführung, welche der Auftragnehmer an und für sich dem Auftraggeber unverzüglich mitzuteilen hat, bereits im Zeitpunkt des Entstehens abgestellt werden können.

Die Güteprüfung bzw. Abnahme erfolgt entweder auf dem Lieferwerk oder an der Empfangsstelle. Wenn eine Güteprüfung auf den Lieferwerken vorgesehen ist, prüfen die Abnahmebeamten die Gegenstände aller Art nach Form, Maß, Güte und Arbeitsausführung. Sämtliche Stoffe und Ersatzstücke werden zunächst im Lieferwerk abgenommen; das hat u. a.

---

[12]) Weitere Einzelheiten vgl. im Abschn. 2021 a. a. O., S. 117.
[13]) Hellauer a. a. O., S. 275.
[14]) § 13 Ziff. 1 ABL.

den Vorteil, daß Verzögerungen in der Durchführung der Arbeiten in den RAW'en infolge zu späten Hervortretens von Mängeln vermieden werden und weiterhin, daß eine größere Gewähr für eine bedingungsgemäße Beschaffenheit gegeben ist, da mit der Werkabnahme vielfach eine Überwachung der Herstellungsarbeiten verbunden ist, wobei, wie bereits erwähnt, Fehler frühzeitig erkannt und abgestellt werden können. Außerdem ist wegen der Einheitlichkeit, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit des gesamten Güteprüf- und Abnahmeverfahrens eine Prüfung auf den Lieferwerken zu bevorzugen, wenn nicht bei der Eigenart der Stoffe und Ersatzstücke die Prüfung an dieser Stelle auf Schwierigkeiten stößt oder dies bei kleineren Beschaffungsmengen unzweckmäßig ist.

Die Prüfung der Stoffe auf den Lieferwerken ist immer nur eine vorläufige, zumal sie sich in der Regel auf Stichproben beschränkt. Die endgültige Abnahme der Stoffe und Ersatzstücke — das gilt auch für die Fahrzeuge, Geräte, Werkzeuge und Maschinen — erfolgt erst am Empfangsort durch technische Beamte (Stoffmeister) und schließlich nochmals durch den Lagerverwalter. Daraus folgt, daß die vorläufige Abnahme auf den Lieferwerken Beanstandungen, die sich etwa bei der endgültigen Abnahme und gleichzeitigen Übernahme ergeben, keineswegs ausschließen. In diesem Sinne ist auch die Bestimmung der ABL zu verstehen, welche besagt, daß erst mit dem Zeitpunkt der endgültigen Abnahme das Eigentum und die Gefahr auf den Auftraggeber übergehen[15]).

Der Auftragnehmer hat jeweils an das zuständige Abnahmeamt einen Abnahmeantrag zu stellen. Für die Behandlung der Anträge auf Güteprüfung und Abnahme sind die Bestimmungen der „Dienstvorschrift für die Bauüberwachung und die Stoffprüfung auf den Lieferwerken" maßgebend[16]). Für die Güteprüfung selbst sind die vertraglichen Bestimmungen und besonderen Vereinbarungen maßgebend. Weiterhin bestehen besondere Anleitungen für die Wahrnehmung der Abnahme und Bauüberwachung, in denen die langjährigen Erfahrungen zusammengestellt sind und die auf Grund neuer Erfahrungen fortlaufend ergänzt werden[17]).

---

[15]) Besonderer Zusatz der DR zu § 13 Ziff. 9 ABL.

[16]) Abnahmevorschrift (Dienstvorschrift 905). Bis etwa 1934 war noch die alte, für die ehemaligen preußisch-hessischen Staatseisenbahnen geltende Abnahmevorschrift gültig. Vgl. „Vorschriften der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen für Materialabnahme und Bauüberwachung auf den Lieferwerken", abgedr. im Eisenbahnverordnungsblatt, herausgegeben im Königlichen Ministerium für öffentliche Arbeiten, Jahrg. 1912, No. 32, S. 278 ff.

[17]) Vgl. hierzu: „Anleitungen für die Wahrnehmung der Bauüberwachungs- und Abnahmegeschäfte durch die dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamte unterstellten Beamten" gültig vom 1. Mai 1908 ab. Berlin 1908. Die grundlegenden Anleitungen sind auch heute noch gültig.

Diese Anleitungen beziehen sich u. a. auf die Bauüberwachung und Abnahme zusammengesetzter Eisenkonstruktionen[18]), auf die Prüfung und Abnahme von Werkstoffen, Ersatzstücken[19]), Betriebs- und Oberbaustoffen[20]) sowie auf die Bauüberwachung und Abnahme der Güterwagen, Personenwagen und Lokomotiven.

Die Abnahme erstreckt sich auf die Prüfung der Baustoffe und der Arbeitsausführung. Wichtigere Bauteile werden während der Herstellung überwacht. Die Proben für die Stoffprüfung werden von den Abnahmebeamten nach freier Wahl bestimmt, von dem Lieferwerk nach seiner Weisung bearbeitet und im allgemeinen auf Prüfmaschinen des Auftragnehmers, in Einzelfällen auch in der mechanischen Versuchsanstalt des RZE oder in einem RAW geprüft. Für chemische Untersuchungen, z. B. bei Lagermetallen oder Farben, entnimmt der Abnahmebeamte die Proben, die die chemische Versuchsabteilung des RAW Brandenburg-West prüft. Schweißdrahtproben werden in der schweißtechnischen Versuchsabteilung des RAW's Wittenberge auf Eignung für Schweißarbeiten und in der chemischen Versuchsabteilung des RAW's Brandenburg-West auf chemische Zuammensetzung untersucht[21]).

Im einzelnen enthalten die technischen Lieferbedingungen Bestimmungen über die Art der vorzunehmenden Güteprüfung. So heißt es in den „Technischen Lieferbedingungen für Starrschmiere und Hahnfett" im Abschnitt 2 (Güteprüfung) wie folgt:

> Die Ausführung der Güteprüfung bleibt der Deutschen Reichsbahn überlassen (siehe § 13 Ziff. 1 Abs. 3 ABL).
>
> „Die auf —20° abgekühlte Starrschmiere soll noch so weich sein, daß sie sich mit einem Glasstabe von etwa Bleistiftdicke umrühren läßt".

Die von den Abnahmebeamten geprüften und als bedingungsgemäß anerkannten Gegenstände erhalten nach den in den Vertragsbedingungen oder Zeichnungen gegebenen Vorschriften einen Abdruck des Prüfstempels oder ein anderes Abnahmezeichen[22]). Diese Abnahmezeichen werden unter Aufsicht und Verantwortung des Abnahmebeamten angebracht; außerdem bestätigt er die Abnahme in einer auf der Rechnung des Auftragnehmers abgegebenen Bescheinigung. Über die Abnahme selbst stellt der Abnahmebeamte eine Abnahmebescheinigung aus, welche er an die Empfangsstelle zur Veranlassung des Weiteren leitet.

---

[18]) Es werden hierbei Richtlinien gegeben für die Feststellung von Materialfehlern, Bearbeitungsfehlern und Ausführungsfehlern.

[19]) U. a. Abnahme von Eisenguß, von Blechen, von Puffern, Kupplungen, Zughaken, von Radsätzen.

[20]) Prüfung des Schienenprofils und der -lochung, der Länge, Richtung und Oberfläche usw.

[21]) Vgl. hierzu auch die Ausführungen im Abschn. 20120: „Die Abnahmeämter und Versuchsanstalten", S. 93 ff.

[22]) Bei verpackt oder gebündelt angelieferten Stoffen u. dgl. tritt an die Stelle des Abnahmestempels eine Sicherung der Verpackung oder des Bündeldrahtes durch Plomben, welche den Prüfstempel enthalten.

Die ABL bestimmen schließlich noch, daß bei Meinungsverschiedenheiten über die Zuverlässigkeit der bei der Güteprüfung verwendeten Maschinen oder angewandten Untersuchungsarten der Auftragnehmer eine weitere Prüfung durch eine mit dem Auftraggeber zu vereinbarende Materialprüfungsstelle verlangen kann, deren Festsetzungen endgültig entscheidend sind[23]). „In Frage kommen, die staatlich anerkannten Materialprüfungsstellen, wie z. B. das Staatliche Materialprüfungsamt Dahlem"[24]). Wir werden weiter unten auf diese Bestimmungen in einem anderen Zusammenhang zurückkommen[25]).

20252. Die vertragsmäßigen Folgen der Lieferung mangelhafter Ware.

Die folgenden Ausführungen beziehen sich vorwiegend nur auf diejenigen Bestimmungen, welche von den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften abweichen. Diese Beschränkung erscheint uns notwendig, um nicht auch die normale Rechtslage in den Fällen mangelhafter Lieferung darstellen zu müssen.

Die ABL bestimmen in § 13 Ziff. 4, daß bei der Güteprüfung als nicht bedingungsgemäß zurückgewiesene Ware der Auftragnehmer unentgeltlich und, falls die Güteprüfung nicht in der Werkstatt, Fabrik usw. des Auftragnehmers stattgefunden hat, auch frei Anlieferungsort durch bedingungsgemäße zu ersetzen hat. Erforderliche Neuarbeiten an einzelnen Leistungen, welche den Bedingungen nicht voll entsprechen, hat der Auftragnehmer innerhalb einer angemessenen Frist auszuführen. Der besondere Zusatz der DR zu diesen Bestimmungen legt fest, daß der Auftraggeber die erforderlichen Neuarbeiten vornehmen lassen kann, falls der Auftragnehmer sie nicht innerhalb der angemessenen Frist ausführt.

Wichtig ist weiterhin die Bestimmung im § 13 Ziff. 5 ABL, wonach dem Auftragnehmer für die nach der Abnahme zurückgewiesenen Gegenstände die gleiche Ersatzverpflichtung obliegt, wie für die bei der Güteprüfung nicht bedingungsgemäß befundenen Gegenstände. Der besondere Zusatz der DR bestimmt, daß die Gegenstände, die bei der Güteprüfung oder Abnahme als mangelhaft befunden werden, frei Bahnhof des Ortes, wo sie zurückgewiesen wurden, durch bedingungsgemäße zu ersetzen sind. Die technischen Lieferbedingungen bestimmen unter Abschnitt 5 (Ersatz), daß von der Abnahme ausgeschlossene Stoffe am Empfangsort (Erfüllungsort) auf Gefahr des Lieferers lagern. Sie sind innerhalb vier Wochen nach Aufforderung bedingungsgemäß zu ersetzen[26]).

---

[23]) Vgl. § 13 Ziff. 7 ABL.

[24]) Besonderer Zusatz der DR zu § 13 Ziff. 7 ABL.

[25]) Vgl. die Ausführungen im Abschn. 20259: „Streitigkeiten aus dem Vertrag", S. 188.

[26]) So heißt es z. B. in den „Technischen Lieferbedingungen für gußeiserne Schweißstäbe" im Abschn. 5: „Die bei der endgültigen Abnahme ausgeschlossenen Schweißstäbe lagern am Empfangsort auf Gefahr des Lieferers und sind innerhalb 3 Wochen nach Aufforderung bedingungsgemäß zu ersetzen.

Soweit die Bestimmungen über die Feststellung der Mängel bei der Güteprüfung bzw. Abnahme. In Bezug auf die Mängel, die später festgestellt werden, hat bei der Formulierung der betreffenden Bestimmungen über die Gewährleistung im § 14 der ABL eine starke Anlehnung an die Vorschriften des BGB stattgefunden. Es entspricht dem § 459 BGB, wenn vom Auftragnehmer verlangt wird, daß jede Leistung die vertraglich zugesicherten Eigenschaften haben muß und „nicht mit Fehlern behaftet" sein darf „die den Wert oder die Tauglichkeit zu dem gewöhnlichen oder dem nach dem Vertrag vorausgesetzten Gebrauch aufheben oder mindern"[27]).

Während der Käufer einer Sache nach § 462 BGB ohne weiteres ein Recht auf Wandlung oder Minderung hat, muß nach § 14 Ziff. 3 a ABL zunächst die Beseitigung des Mangels verlangt werden. Im § 14 Ziff. 3 a heißt es wie folgt:

> Bei Mängeln, die während einer vereinbarten Gewährleistungsfrist auftreten, kann der Auftraggeber verlangen, daß der vertragsmäßige Zustand hergestellt wird, und zwar mit folgender Maßgabe:
> Er kann insbesondere die Beseitigung des Mangels verlangen und dem Auftragnehmer zur Beseitigung eine angemessene Frist mit dem Hinweis setzen, daß er nach Ablauf dieser Frist selbst die Beseitigung für Rechnung des Auftragnehmers veranlassen oder die sonst ihm zustehenden Rechte geltend machen werde. Der Bestimmung einer Frist bedarf es nicht, wenn die Beseitigung des Mangels unmöglich ist oder wenn die sofortige Geltendmachung des Anspruchs auf Wandlung, Minderung oder Schadensersatz durch ein besonderes Interesse des Auftraggebers gerechtfertigt wird. Die Beseitigung des Mangels kann verweigert werden, wenn sie einen unverhältnismäßig hohen Aufwand erfordert.

Diese Bestimmung bedeutet ein Entgegenkommen für den Auftragnehmer, indem die DR ausdrücklich auf die sofortige Anwendung der harten gesetzlichen Bestimmungen verzichtet.

Sofern es sich um eine der Gattung nach bestimmte Sache handelt, kann nach § 480 Abs. 1 Satz 1 BGB statt Wandlung oder Minderung die Lieferung einer mangelfreien Ware verlangt werden; § 14 Ziff. 3 b ABL bestimmt entsprechend, daß statt der Beseitigung des Mangels ebenfalls die Lieferung einer mangelfreien Ware gefordert werden kann. § 14 Ziff. 3 b lautet:

> Ist eine vertretbare Sache zu liefern, so kann der Auftraggeber auch verlangen, daß ihm anstatt der mangelhaften eine mangelfreie Sache geliefert wird; er kann dem Auftragnehmer eine angemessene Frist mit dem Hinweis setzen, daß er die Annahme der Leistung nach Ablauf der Frist ablehne. Dem Auftragnehmer kann auferlegt werden, binnen der gleichen Frist die beanstandeten Gegenstände fortzuschaffen. Nach Ablauf dieser Frist kann der Auftraggeber die Gegenstände unter möglichster Wahrnehmung der Interessen des Auftragnehmers auf dessen Kosten und für dessen Rechnung veräußern.

Ein Wandlungsrecht ist nach § 14 Ziff. 3 d in den Fällen zu § 14 Ziff. 3 a/b ABL nur gegeben, sofern der Auftragnehmer die ihm

---

[27]) § 459 Abs. 1 Satz 1 BGB.

gestellte angemessene Nachfrist für die Beseitigung eines von ihm zu vertretenden Mangels verstreichen läßt. Die Wandlung kann von dem Auftraggeber nur erklärt werden, wenn sein Interesse an der Leistung durch den Mangel aufgehoben oder nicht nur unerheblich gemindert wird.

In § 14 Ziff. 3 e ABL wird weiterhin bestimmt, daß die Ansprüche des Auftraggebers auf Herabsetzung der Vergütung (Minderung) und auf Schadenersatz unberührt bleiben, „soweit der Schaden an dem Gegenstand selbst entstanden ist. Eine weitergehende Schadensersatzpflicht des Auftragnehmers tritt nur ein, wenn der entstandene Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Auftragnehmers selbst, seiner gesetzlichen Vertreter oder seiner Erfüllungsgehilfen (§ 278 BGB) verursacht worden ist. Diese Schadensersatzpflicht entfällt, wenn der Auftragnehmer nachweist, daß Sabotage vorliegt, oder wenn der Auftraggeber die Erfüllungsgehilfen gestellt hat, oder wenn der Auftragnehmer auf die Auswahl der Erfüllungsgehilfen einen entscheidenden Einfluß nicht ausüben konnte. Grobe Fahrlässigkeit ist jede besonders schwere, für jedermann auf den ersten Blick einleuchtende Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt". Bei der Prüfung der Frage, ob grobe Fahrlässigkeit vorliegt, werden die technischen Besonderheiten des Gegenstandes zu beachten sein.

In einem besonderen Zusatz zu § 14 1—4 ABL heißt es, daß die vertraglich oder gesetzlich vorgesehene Gewährleistungspflicht mit der endgültigen Abnahme der Leistung am Empfangsort beginnt[28]). Bei Naturalersatz sind die mangelhaften Leistungen frei Verwendungsort durch bedingungsgemäße zu ersetzen, bei Schadensersatz sind, auch die Frachtkosten nach dem 15 t-Tarif bis zum Verwendungsort zu vergüten.

In Bezug auf die vertragliche Gewährleistung heißt es z. B. in den „Technischen Lieferbedingungen für Werkzeugmaschinen (allgemein)" wie folgt:

> Die für die Lieferung vorgesehene Gewährleistung beginnt mit dem Schlußtage der Abnahme und erstreckt sich bei einschichtiger Arbeitszeit auf ein Jahr.
>
> Werden in dieser Zeit Teile der Maschine infolge unzweckmäßiger Bauart, ungeeigneter Baustoffe oder mangelhafter Arbeitsausführung schadhaft, so hat der Lieferer diese innerhalb einer angemessenen, von dem Besteller festgesetzten Zeit unentgeltlich zu ersetzen und die Kosten für das Auswechseln zu tragen. Der Besteller kann jedoch in geeigneten Fällen, wenn der Lieferer in einer angemessenen Frist die Mängel nicht abstellt, solche schadhaften Teile in eigner Werkstatt ausbessern und erneuern lassen. Die hierdurch entstandenen Kosten fallen dem Lieferer zur Last.
>
> Alle aus der Gewährleistungspflicht entstehenden Beförderungs- und Verpackungskosten hat der Lieferer zu tragen.

---

[28]) Nach § 483 BGB beginnt die Gewährfrist mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Gefahr auf den Käufer übergeht.

Die VVL enthält die bereits erwähnte Bestimmung[29]), daß auf Gewährleistung über die gesetzliche Frist[30]) hinaus bei Lieferungen oder Leistungen verzichtet werden kann, deren einwandfreie und vertragsmäßige Beschaffenheit sich bei der Abnahme unzweifelhaft feststellen und auch später keine Mängel erwarten läßt.

Wenn Mängel der Leistung voraussichtlich nicht zu erwarten sind, wird auf Sicherheitsleistung ganz oder teilweise verzichtet, sofern der Auftragnehmer hinreichend bekannt ist und genügende Gewähr für die vertragsmäßige Leistung und die Abstellung etwa auftretender Mängel bietet[31]). Ist eine Sicherheitsleistung vereinbart, so sollen nach § 18 Ziff. 1 ABL grundsätzlich die Vorschriften der §§ 232 bis 240 BGB Anwendung finden. Der § 232 BGB ist jedoch insofern zugunsten des Auftragnehmers abgeschwächt, als der Auftraggeber zwar die Wahl unter den verschiedenen Arten der Sicherheit hat, aber eine Sicherheitsleistung in barem Geld oder auf dem Wege der Verpfändung beweglicher Sachen nicht verlangen kann. Es bedeutet dies unbedingt einen Vorteil für den Auftragnehmer, den man durch die Sicherheitsleistung in seinen geschäftlichen Dispositionen nur soweit einschränkt, als es unbedingt notwendig ist.

In den Ausf.-Best. ABL heißt es zu § 18 ABL, soweit es sich um Beistellungsabkommen handelt, daß der Auftraggeber die Höhe und Form der Sicherheit und die Frist für ihre Beibringung festsetzt. Auch die Bewertung der Sicherheit liegt nur in seinem Ermessen. Bevor der Auftraggeber die Sicherheit angenommen hat, wird nichts beigestellt. Der Auftraggeber braucht die Sicherheit erst freizugeben, wenn ihm die Empfangsstellen den bedingungsgemäßen Eingang der zu liefernden Ware bescheinigt haben.

Der § 18 Ziff. 3 ABL bestimmt schließlich noch, daß die Sicherheit binnen 3 Wochen nach Vertragsabschluß zu leisten ist.

20253. Die Verpackung.

Die ABL legen im § 3 Ziff. 4 fest, daß es sich jeweils nach den vertraglichen Abmachungen richtet, ob die Verpackungsstoffe Eigentum des Auftragnehmers bleiben oder in das Eigentum des Auftraggebers gegen oder ohne besondere Vergütung übergehen; der besondere Zusatz der DR bestimmt hiervon abweichend, „daß die Verpackungsstoffe ohne Vergütung in das Eigentum des Auftraggebers übergehen. Wird ausnahmsweise vereinbart, daß sie Eigentum des Auftragnehmers bleiben, so hat dieser die Kosten der Rücksendung zu tragen". Im übrigen gelten die Bestimmungen der technischen Lieferbedingungen über die Aufmachung und Vergütung der Verpackung. So lautet es beispielsweise in den weiter oben angeführten „Technischen Lieferbedingungen für gußeiserne Schweißstäbe" wie folgt:

---

[29]) § 12; vgl. auch die Ausführungen im Abschn. 20241 a. a. O., S. 143.
[30]) Vgl. § 477 ff. BGB.
[31]) § 13 VVL; vgl. weiter oben die Anmerkung in Fußn. 29.

Die gußeisernen Schweißstäbe sind in Kisten von möglichst 200 kg Gesamtgewicht in nachfolgend angegebenen Längen zu liefern:
Für die Durchmesser 4 bis 6 mm mindestens 500 mm Länge.
Für die Durchmesser 7 bis 9 mm mindestens 750 mm Länge.
Für die Durchmesser über 9 mm mindestens 900 mm Länge.

Auf den Kisten sind die Gewichtsmenge, die Abmessung der darin enthaltenen Schweißstäbe und das Firmenzeichen des Lieferers deutlich und haltbar anzugeben. Sie sind auf dem Abgangsbahnhof des Lieferwerkes frei Bahnwagen (Güterabfertigung) anzuliefern und werden auf den Reichsbahnstrecken mit Dienstgutfrachtbrief versandt. Die Verpackung, der Bindedraht und die Bleisiegel werden unvergütet Eigentum der Deutschen Reichsbahn".

Falls die Verpackung im Eigentum des Auftragnehmers verbleiben soll, sind hierbei ebenfalls die Bestimmungen der technischen Lieferbedingungen hinsichtlich der Rücksendung bestimmend; so heißt es in den „Technischen Lieferbedingungen für zubereitete Holzkohlen zur Heizung von Fahrzeugen":

Die Holzkohlen sind in festen, mit je zwei Griffen versehenen Holzkisten von höchstens 50 kg Inhalt auf dem Abgangsbahnhof des Lieferwerkes frei Bahnwagen (Güterabfertigung) anzuliefern und auf den Reichsbahnstrecken mit Dienstgutfrachtbrief zu versenden.

Jede Kiste ist mit dem Firmenzeichen des Lieferers, der fortlaufenden Nummer der Lieferung, der Stückzahl und dem Gewichte der Kohlen deutlich zu bezeichnen. Die leeren Kisten werden ohne Gewähr für deren unbeschädigten Zustand dem Lieferer auf dem im Angebot bezeichneten Anlieferungsbahnhof frei zur Verfügung gestellt".

In der „Dienstvorschrift für die Bewirtschaftung der Betriebsvorräte"[32]) wird im einzelnen zu der Behandlung der Gebinde noch folgendes ausgeführt:

Die Gebinde müssen nach den bei der Bestellung mit dem Lieferer getroffenen Vereinbarungen behandelt werden. Im allgemeinen kommen folgende Fälle vor:

a) Die Verpackung verbleibt ohne Entgelt der Reichsbahn.
b) Die Verpackung steht dem Lieferer nach Entleerung zur Verfüfung und wird an ihn gegen Vorlage eines Frachtbriefes des öffentlichen Verkehrs auf seine Kosten zurückgesandt.
c) Der Lieferer erhält die Verpackung ohne Gewähr für den Zustand als Dienstgut zurück.

Wertlose Packmittel, wie Papphüllen und Schachteln, minderwertige Holzverschläge, Rupfen u. dgl. werden nicht nachgewiesen und können vernichtet werden. Die Stellen, welche Stoffe in nicht wertlosen Gebinden unmittelbar vom Lieferer erhalten, müssen den Verbleib dieser Gebinde in einem Gebindebuch nachweisen. . . . . .

Die Gebinde werden mit Gebinde-, Versand- und Empfangsscheinen an den Eigentümer versandt . . . . . .

Bei der Verwiegung der leeren Gebinde festgestellte Unterschiede gegen das in den Versandpapieren oder auf den Gebinden selbst angegebene Leergewicht müssen die Verbrauchsstellen der Abgabestelle melden. Bei fremden Gebinden veranlaßt diese den Ausgleich mit dem Lieferer.

---

[32]) Allgemeiner Teil a. a. O., S. 20 ff.

20254. Der Liefertermin[33]).

„Der Beginn, die Fortführung und Vollendung der Leistungen oder Lieferungen hat innerhalb der im Vertrage festgesetzten Fristen zu erfolgen. Ist im Vertrage über den Beginn der Leistungen eine Vereinbarung nicht enthalten, so hat der Unternehmer spätestens 14 Tage nach schriftlicher Aufforderung seitens der Verwaltung zu beginnen. Die Leistung oder Lieferung muß im Verhältnis zu den bedungenen Vollendungsfristen fortgesetzt angemessen gefördert werden. (§ 11). Die Vorräte an Materialien müssen allezeit den übernommenen Leistungen oder Lieferungen entsprechen". So hieß es in den früheren „Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen oder Lieferungen"[34]).

Die ABL bestimmen allgemein im § 6, daß die Leistungsfristen mit Abschluß der vertraglichen Vereinbarungen beginnen, soweit vertraglich nichts anderes vereinbart ist. Die VVL enthält ergänzend im § 10 Bestimmungen über die Festsetzung der Ausführungsfristen, auf die bei der Einleitung der Vergebungen Rücksicht genommen werden soll. Im einzelnen lautet der § 10 wie folgt[35]):

> Vergebungen sind so rechtzeitig einzuleiten, daß für die Ausführung ausreichende, gegebenenfalls angemessen verteilte Fristen gewährt werden können. Dabei ist auf einen Ausgleich zwischen den Interessen der Reichsbahn und denen der Wirtschaft unter Berücksichtigung der Marktlage, der Jahreszeit und der Arbeitsverhältnisse Bedacht zu nehmen.
>
> Außergewöhnlich kurze Fristen dürfen nur in dringenden Ausnahmefällen verlangt werden; ihr Einfluß auf die Preisgestaltung ist im Angebot festzulegen.
>
> Hängt die Ausführungsfrist von der Prüfung oder Feststellung von Zeichnungen oder anderen Unterlagen ab, so ist dies klarzulegen.

Für die Lieferfristen enthalten häufig die „Besonderen Vertragsbedingungen" noch nähere Bestimmungen. Hingewiesen sei auf die weiter oben erwähnten „Sozialpolitischen Bedingungen", nach denen sich die Betriebe verpflichten müssen, die Reichsbahnaufträge ohne offene oder versteckte Überstunden auszuführen. „Angemessene Lieferfristen vermeiden Überstunden, dienen der Einstellung von Arbeitskräften und fördern eine sorgfältige Erzeugung[36]). Von Bedeutung für die DR sind auch die Bestimmungen des § 2 der Faserstoffverordnung vom 19. Juli 1934, betreffend Arbeitszeitverkürzung[37]).

---

[33]) Vgl. Hellauer a. a. O., S. 302 ff.

[34]) § 4; vgl. hierzu auch die Ausführungen im Abschn. 2021 a. a. O., S. 115 ff.

[35]) Vgl. auch die Ausführungen im Abschn. 20241 a. a. O., S. 143.

[36]) Marktordnungsgrundsätze der Reichsgruppe Industrie. Berlin 1935, S. 14 (herausg. von der Reichsgruppe Industrie Berlin W 35, Tirpitzufer 56/58.)

[37]) Nähere Einzelheiten hierzu vgl. in den Ausführungen im Abschn. 2321: „Die heutige staatliche Rohstoffwirtschaft in ihrem Einfluß auf das Beschaffungswesen", S. 295 ff.

Meist werden darüber hinaus jeweils für den einzelnen Fall die Lieferfristen im Vertrage festgelegt. So heißt es in einem Vertrag des RZE mit der Maschinenfabrik . . . über die Lieferung von . . . Stück „rohe Schrauben" verschiedener Sorten und Abmessungen in Bezug auf die Lieferfrist wie folgt:

> Mit der Lieferung ist am 2. Jan. 1935 zu beginnen; sie muß bis zum 15. Juni 1935, dem Ende der Lieferfrist, beendet sein. Besondere Versandaufträge erteilen wir nicht. Alle Empfangsstellen sind im Verhältnis der zugeteilten Mengen annähernd gleichmäßig zu beliefern. Die Gesamtmenge darf im allgemeinen nicht auf einmal geliefert werden, sie ist auf möglichst gleiche monatliche Mengen unter Berücksichtigung aller Sorten und Abmessungen zu verteilen. Ergeben sich hiernach Einzelsendungen unter 1 000 RM Wert, so können Sie Teilmengen zu einer Sendung bis zu 1 000 RM vereinigen. Liegen keine Mahnungen vor, darf eine Sendung nicht geteilt werden, wenn sie sich z. B. durch Mindermengenaufpreise und Stückgutfrachten verteuern würde.

Soweit die Lieferung auf Abruf erfolgt, ist mit der Lieferung nur nach Abruf zu beginnen, wobei im einzelnen von den Abrufstellen die Lieferzeiten für die jeweils festgesetzten Abrufmengen angegeben werden; das Ende der Lieferfrist für sämtliche Abrufmengen wird bei Vertragsabschluß festgelegt. So heißt es z. B. in einem Vertrag des RZE mit der Firma . . ., Weberei, über die Lieferung von . . . m Fenstervorhangstoff auf Abruf wie folgt:

> „Mit der Lieferung ist nur nach Abruf zu beginnen. Die in den Abruflisten oder -schreiben der Empfangsstellen angegebenen Teilmengen und Lieferzeiten sind unbedingt innezuhalten. Sollte Ihnen durch die Verpflichtung zu ihrer Innehaltung die Uebernahme eines Ausfuhrauftrages unmöglich gemacht werden, sind wir sofort zu benachrichtigen. Wir werden dann nach Möglichkeit den Ausfuhraufträgen den Vorrang vor unseren Lieferungen einräumen und die Lieferfrist entsprechend verlängern. Auf die Lieferung von Stoffen, die innerhalb 14 Tagen nach Ablauf der vorstehend angegebenen bzw. von uns aus Anlaß von Ausfuhraufträgen verlängerten Lieferfrist — trotz vorliegender Abrufe — noch nicht abgesandt sind, kann verzichtet werden, ohne daß es einer Fristsetzung bedarf. Es bleibt jedoch vorbehalten, auch aus Gründen des Verbrauchsrückganges, ausnahmsweise die Lieferfrist bis zu . . . . Monaten zu verlängern".

Daneben muß bei der Lieferfristsetzung darauf Rücksicht genommen werden, daß die Lieferwerke einen Stamm eingearbeiteter Arbeitskräfte das ganze Jahr über beschäftigen können; im Falle geringerer Auftragserteilung müssen den Lieferwerken möglichst lange Lieferfristen gewährt werden, um dadurch eine Streckung der Produktion zu ermöglichen. Bei der Beschaffung von Fahrzeugen, von Oberbaustoffen und Kohlen sollen die Lieferfristen so bemessen sein, daß eine gleichmäßige Beschäftigung der Lieferwerke unter Zugrundelegung einer mittleren Monatsleistung sichergestellt ist. Es bedarf keiner besonderen Beweisführung, daß unter solchen Gesichtspunkten eine konjunkturausgleichende

Wirkung für die Wirtschaft erzielt wird; auf Einzelheiten werden wir in einem anderen Zusammenhang noch zu sprechen kommen[38]).

Im § 7 ABL heißt es schließlich bezüglich einer möglichen Behinderung und Unterbrechung in der Ausführung der Leistungen wie folgt:

„Glaubt sich der Auftragnehmer in der ordnungsmäßigen Durchführung der übernommenen Leistung behindert, so hat er dies dem Auftraggeber unverzüglich schriftlich anzuzeigen.

Rechtsnachteile aus der Unterlassung der Anzeige erwachsen dem Auftragnehmer dann nicht, wenn die Tatsachen oder deren hindernde Wirkung offenkundig waren.

Die Lieferfrist verlängert sich angemessen, wenn die Behinderung vom Auftraggeber zu vertreten ist oder wenn sie durch höhere Gewalt oder andere vom Auftragnehmer oder seinen Vor- oder Unterlieferern nicht zu vertretende Ereignisse verursacht ist. Dabei ist es unerheblich, ob eins dieser Ereignisse im Betriebe des Auftragnehmers oder in einem für ihn arbeitenden Betriebe — eintritt. Die Verzögerungen der Lieferung, die durch Arbeitsstreitigkeiten verursacht werden, geben keinen Anspruch auf Verlängerung der Lieferfrist, sofern der Auftragnehmer diese Verzögerung durch rechtswidrige Handlungen verschuldet hat.

Sobald das Hindernis wegfällt, hat der Auftragnehmer unter schriftlicher Mitteilung an den Auftraggeber die Leistungen ohne besondere Aufforderung unverzüglich wieder aufzunehmen".

20255. Verzug und Folgen des Verzugs.

„Verzug im allgemein-rechtlichen Sinne ist entweder die schuldhafte Unterlassung einer fälligen Leistung oder die Unterlassung der Empfangnahme einer solchen. Kann dem Leistungsverpflichteten wegen der Nichtleistung keine Schuld beigemessen werden, so entsteht kein Verzug. Besteht für die Leistung ein bestimmter Fälligkeitstag, so entsteht bei der Nichtleistung der Verzug von selbst. In allen anderen Fällen muß eine Interpellation des Gläubigers, d. h. eine (außergerichtliche oder gerichtliche) Einforderung der fälligen Leistung mit entsprechender Zeitgewährung zur Nachholung des Versäumten vorhergehen damit der Verzug entstehe. Der Verzug in der Empfangnahme hat in der Regel zur Voraussetzung, daß der Schuldner dem Gläubiger die Leistung angeboten hat"[39]).

„Bei Übergabeverzug des Verkäufers hat der Käufer nach deutschem Recht ein dreifaches Wahlrecht: 1. er kann nachträgliche Erfüllung nebst Schadensersatz wegen verspäteter Erfüllung verlangen, 2. er kann statt der Erfüllung Schadensersatz wegen Nichterfüllung verlangen, 3. er kann von dem Vertrage gänzlich absehen"[40]).

„Im Falle der Käufer mit der Empfangnahme allein im Verzuge ist, steht dem Verkäufer das Recht zu, die Ware auf Kosten und Gefahr

[38]) Vgl. die Ausführungen im Abschn. 23110: „Der zeitliche Ausgleich", S. 270 ff.

[39]) Hellauer a. a. O., S. 312.

[40]) Hellauer a. a. O., S. 319.

des Käufers bei einem Dritten (§ 373 HBG verlangt ausdrücklich „in sicherer Weise") zu hinterlegen, aber auch bei sich zu behalten; er kann nebenbei auf Abnahme klagen und dann bei Befolgung bestimmter Vorschriften zum Selbsthilfeverkauf schreiten"[41]).

„Ist der Käufer mit der Zahlung im Verzuge und die Ware noch nicht übergeben, so steht dem Verkäufer ein dreifaches Wahlrecht zu"[42]). „Er kann die Erfüllung des Vertrages (Zahlung und, wenn die Erfüllungszeit herangekommen ist, Abnahme) nebst Schadensersatz wegen verspäteter Erfüllung oder Schadensersatz wegen Nichterfüllung verlangen oder von dem Vertrage gänzlich absehen".

Die Bestimmungen der ABL (§§ 9/19) lehnen sich im wesentlichen an die gesetzlichen Vorschriften des BGB in den §§ 284 ff[43]) in obigem Sinne an. Ebenso entsprachen die Bestimmungen der früheren „Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen oder Lieferungen" den gesetzlichen Vorschriften des BGB. So hieß es z. B. im § 12 (Entziehung der Leistungen oder Lieferungen) u. a. wie folgt:

> Kommt der Unternehmer innerhalb der Frist den Anordnungen der Verwaltung nicht nach, sind Ersatzleistungen oder -lieferungen nicht bedingungsgemäß, oder wird die Sicherheitsleistung nicht spätestens binnen 14 Tagen bewirkt, so ist die Verwaltung berechtigt, nach ihrer Wahl entweder :
> a) gänzlich vom Vertrage zurückzutreten und Schadensersatz wegen Nichterfüllung zu verlangen, oder
> b) dem Unternehmer die weitere Ausführung der Leistungen oder Lieferungen ganz oder teilweise zu entziehen und Schadensersatz wegen nicht genügender oder verspäteter Erfüllung zu verlangen, oder
> c) auf der Erfüllung der dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen vorbehaltlich aller Schadensersatzansprüche zu bestehen.

Die Forderungen der ABL sind aber gegenüber den Bestimmungen des BGB insofern gemildert, als in den Fällen des § 361 BGB nach Überschreitung des bei Vertragsabschluß für die Lieferung festgesetzten Termins nicht sofort der Rücktritt ausgesprochen werden kann. Obgleich es sich bei den Lieferungen und Leistungen der DR regelmäßig um Fixgeschäfte mit den verschärften Bestimmungen des § 361 BGB handelt, ist doch in jedem Fall gemäß § 326 Abs. 1 Satz 1 BGB von der DR zunächst eine angemessene Frist zu setzen, ehe sie Rücktritt oder Schadensersatz wegen Nichterfüllung geltend machen kann. In diesem Sinne wird im § 9 Ziff. 2 ABL ausdrücklich bestimmt:

> Kommt der Auftragnehmer in Verzug, so kann ihm der Auftraggeber eine angemessene Frist zur Vertragserfüllung setzen mit der Erklärung, daß er nach Ablauf der Frist die Annahme der Leistung ablehne. Erst nach Ablauf der Frist kann er vom Vertrage zurücktreten oder Schadensersatz wegen Nichterfüllung verlangen. Wird die Leistung bis zum Ablauf der Frist teilweise nicht bewirkt oder hat die Er-

---

[41]) Hellauer a. a. O., S. 321.
[42]) Hellauer a. a. O., S. 322.
[43]) Vgl. insbesondere §§ 284, 286, 326, 361 und 440 BGB.

füllung des Vertrages infolge des Verzuges für den Auftraggeber kein Interesse, so gelten die Vorschriften des § 326 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 des Bürgerlichen Gesetzbuches. Der Auftragnehmer hat ein Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen und der Unterlieferer, soweit letztere nicht vom Auftraggeber vorgeschrieben sind, in gleicher Weise wie eignes Verschulden zu vertreten.

Die ABL bestimmen weiterhin, daß sich der Schadensersatz wegen Nichterfüllung auf Ersatz des aus der Nichterfüllung entfallenden unmittelbaren Schadens beschränkt. Ersatz von entgangenem Gewinn kann nicht verlangt werden[44]). „Für den Fall, daß der Auftraggeber Schadensersatz wegen Nichterfüllung verlangt, ist er auch berechtigt, den noch nicht vollendeten Teil der Leistungen durch einen Dritten ausführen zu lassen und Ersatz der hierdurch entstehenden angemessenen Mehrkosten von dem Auftragnehmer zu fordern. Macht der Auftraggeber von diesem Rechte Gebrauch, so ist der Auftragnehmer verpflichtet, die ihm überlassenen Unterlagen (Zeichnungen, Berechnungen usw.) dem Auftraggeber sofort zurückzugeben. Der Auftraggeber hat unverzüglich eine Aufstellung über die Art seiner Ansprüche dem Auftragnehmer zuzustellen. Die endgültige Aufstellung über die entstandenen Mehrkosten und über seine anderen Ansprüche hat der Auftraggeber dem Auftragnehmer spätestens binnen 12 Werktagen nach Abrechnung mit dem Dritten zuzustellen[45]).

Ebenso wie dem Auftragnehmer bei Leistungsverzug von Seiten des Auftraggebers zunächst eine angemessene Frist zur Vertragserfüllung gesetzt wird, hat auch der Auftragnehmer, falls der Auftraggeber mit der Empfangnahme oder mit der Zahlung im Verzuge ist, zur Nachholung der Empfangnahme oder Zahlung eine angemessene Frist zu setzen. Die Bestimmungen der ABL erwähnen nicht ausdrücklich den Empfangnahme-Verzug des Auftraggebers, aber aus den Bestimmungen im § 1 Abs. 2 ABL, wonach die Rechte und Pflichten der Parteien aus den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften unberührt bleiben, soweit in den ABL nichts anderes bestimmt ist, und im § 10 Ziff. 2 S. 3, welcher besagt, daß im übrigen die gesetzlichen Folgen des Verzugs des Auftraggebers unberührt bleiben, ergeben sich ohne weiteres die Folgen des Empfangnahme-Verzugs für den Auftraggeber. Eine entspechend schärfere Formulierung der Bestimmungen unter ausdrücklichem Hinweis auf den Empfangnahme-Verzug scheint uns berechtigt zu sein; im einzelnen heißt es im § 10 ABL bezüglich des Verzugs des Auftraggebers wie folgt:

> Unterläßt der Auftraggeber eine ihm obliegende Handlung, ohne deren Vornahme der Auftragnehmer außerstande ist, die Leistungen auszuführen, oder gerät er mit einer ausbedungenen Zahlung in Verzug, so kann der Auftragnehmer dem Auftraggeber zur Nachholung der Handlung oder Zahlung eine angemessene Frist setzen mit der Erklärung, daß er den Vertrag mit sofortiger Wirkung kündige, wenn die Handlung oder Zahlung nicht bis zum Ablauf der Frist angenom-

---

[44]) § 9 Ziff. 2 Abs. 3.
[45]) § 9 Ziff. 2 Abs. 4 ABL.

men werde. Der Vertrag gilt als aufgehoben, wenn nicht die Nachholung bis zum Ablauf der Frist erfolgt.

Im Falle der Kündigung sind die bisherigen Leistungen nach den Vertragspreisen oder nach dem Verhältnis des geleisteten Teils zu den gesamten vertraglichen Leistungen auf der Grundlage der Vertragspreise abzurechnen. Außerdem hat der Auftragnehmer Ansprüche auf Ersatz des ihm entstandenen unmittelbaren Schadens. Im übrigen bleiben die gesetzlichen Folgen des Verzugs des Auftraggebers unberührt.

Ersatz von entgangenem Gewinn kann nicht gefordert werden[46]).

„Wenn Vertragsstrafen vereinbart sind, gelten die Vorschriften der §§ 339 bis 345 des Bürgerlichen Gesetzbuches"[47]). Obwohl nicht ausdrücklich in den ABL bestimmt, dürfte für die Berechnung einer Vertragsstrafe der Zeitpunkt maßgebend sein, zu welchem die Anlieferung an dem im Vertrage bezeichneten Anlieferungsort stattfinden sollte. Die VVL bestimmt im § 11, daß Vertragsstrafen nur auszubedingen sind, „wenn die Fristüberschreitung Nachteile verursachen würde. Die Strafe ist in angemessenen Grenzen zu halten". Die HV der DR hat mit der Einführung der ABL die Beschaffungsstellen ausdrücklich angewiesen, bei der Vereinbarung von Vertragsstrafen mit der erforderlichen Zurückhaltung vorzugehen. „Werden sie ausnahmsweise vereinbart, so sind die Gründe aktenkundig zu machen, weshalb sie für erforderlich gehalten werden"[48]).

„Die Vertragsstrafe darf nur für jede vollendete Woche höchstens 1/2 v. H. desjenigen Teiles der Lieferung betragen, der nicht in Betrieb genommen werden kann"[49]). Schließlich darf eine vereinbarte Vertragsstrafe bei Lösung des Vertragsverhältnisses durch Verzug des Auftragnehmers, wenn sie sich auf einen in sich abgeschlossenen Teil der Leistung beschränkt, nur nach dem Werte des in sich abgeschlossenen Teils der Leistungen und nur für die Zeit bis zum Tage der Lösung des Vertrages berechnet werden[50]).

---

[46]) Besonderer Zusatz der DR.

[47]) § 12 Ziff. 1 S. 1 ABL.

[48]) Lt. obiger Verfügung der HV der DR vom 8. Juli 1934. Es sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß in dem Erlaß vom 24. September 1932 des Reichsfinanzministeriums (V 1399— 2545 R), mit welchem die ABL in den Geschäftsbereich des Reichsfinanzministeriums mit Wirkung vom 1. November 1932 eingeführt wurden, zu der Handhabe des § 13 (Vertragsstrafe) folgendes ausgeführt wird: „Bei der Vereinbarung von Vertragsstrafen wird auf die Vorschriften des § 343 Abs. 1 BGB besonders hingewiesen, wonach unverhältnismäßig hohe Vertragsstrafen vom Gericht auf den angemessenen Betrag herabgesetzt werden können. Es wird sich daher empfehlen, bei der Vereinbarung von Vertragsstrafen Zurückhaltung zu üben. Soweit § 340 Abs. 2 Satz 2 BGB Anwendung findet, wird auf die den Schadensersatz begrenzenden Bestimmungen der „Allgemeinen Bedingungen" hingewiesen.

[49]) § 12 Ziff. 1 S. 2 ABL.

[50]) § 9 Ziff. 3 S. 2.

Es bedarf nach dem Gesagten nur des Hinweises, daß die Vertragsstrafe als nicht erlassen zu gelten hat, wenn die Empfangsstelle eine verspätete oder ungenügende Leistung oder Lieferung vorbehaltlos annimmt.

20256. Der Erfüllungsort.

„Der vertragsmäßige Erfüllungsort ist jener Ort, an dem ein Leistungspflichtiger die zur rechtsgültigen Erfüllung seiner Leistungsverpflichtung maßgebende Handlung vorzunehmen hat. Danach ist in Bezug auf die Lieferung der vertragsmäßige Erfüllungsort jener Ort, an dem der Verkäufer die für die vertragsmäßige Übergabe der Ware maßgebende Übergabehandlung vornehmen soll“[51]).

Aus den ABL geht der Erfüllungsort nicht ausdrücklich hervor; sie beschränken sich auf die Bestimmung, daß für den Übergang der Gefahr die gesetzlichen Vorschriften gelten[52]), sofern nichts anderes vereinbart ist[53]). In den früheren „Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen oder Lieferungen“ hieß es dagegen im § 9 (Abnahme und Gewährleistung) ausdrücklich:

> „Die Abnahme des Gegenstandes der Leistung oder Lieferung erfolgt an den von der Verwaltung zu bezeichnenden Empfangs- (Erfüllungs-) orten. Erst mit dem Zeitpunkte der Abnahme geht das Eigentum und die Gefahr auf die Verwaltung über“.

In Anlehnung an diese Bestimmungen enthielten auch die besonderen „Einkaufsbedingungen“[54]) eine nähere Umschreibung des Erfüllungsortes. Die einschlägige Bedingung lautete: „Als Empfangs- (Erfüllungs-) ort im Sinne des § 9 Ziff. 1 der „Allgemeinen Vertragsbedingungen“ gelten die Empfangsstellen“.

Nach den geltenden ABL wird in der Regel die von der Beschaffungsstelle vorgeschriebene Empfangsstelle als Erfüllungsort vereinbart. Damit ist der Erfüllungsort der Ort, an welchem die Feststellung der Beschaffenheit der Lieferung oder Leistung erfolgt (endgültige Abnahme), an welchem die Gefahr und das Eigentum auf die DR übergeht[55]) und an welchem schließlich die Lieferung oder Leistung von der DR in Empfang genommen wird.

Erwähnt sei noch, daß die technischen Lieferbedingungen auf den Erfüllungsort Bezug nehmen; so heißt es im Abschn. 5 (Ersatz) der „Technischen Lieferbedingungen für die Lieferung von Fenstervorhangstoffen“ wie folgt:

---

[51]) Hellauer a. a. O., S. 326.
[52]) § 13 Ziff. 9 Abs. 1 ABL.
[53]) § 361 HGB.
[54]) Die weiter oben erwähnten Formblätter für die Anfrage, das Angebot und die Bestellung enthalten rückseitig die Einkaufsbedingungen, welche im einzelnen in enger Anlehnung an die „Allgemeinen Vertragsbedingungen“ die wichtigsten Vertragsabmachungen noch einmal kurz wiedergeben.
[55]) § 13 Ziff. 9 Abs. 3 S. 1 und 2 ABL.

„Von der Abnahme ausgeschlossene Stoffe lagern am Empfangsort (Erfüllungsort) auf Gefahr des Lieferers; sie sind innerhalb drei Wochen nach Aufforderung bedingungsgemäß zu ersetzen".

20257. Die Ablieferung der Ware.

„Unter der Ablieferung des Verkäufers sind alle jene Handlungen zu verstehen, die notwendig sind, um die Ware am Ablieferungsorte in die Verfügungsgewalt des Käufers oder einer von diesem bestimmten Person, die an seinerstatt die Empfangnahme zur Beendigung der Hauptverpflichtung des Verkäufers vorzunehmen hat, übergehen zu lassen. Befindet sich die Ware vor der Ablieferung nicht an diesem Orte, so hat der Verkäufer die Ware dorthin zu senden, gleichgültig, wo sich der Erfüllungsort befindet. Ist nicht ein besonderer Ablieferungsort im Vertrage bestimmt, so ist der Verkäufer im allgemeinen durch Handelsgebrauch verpflichtet, die Ware dem Käufer nach dessen Geschäftsorte zuzusenden und ihm auf diese Weise die Empfangnahme dortselbst zu ermöglichen"[56]).

„Die Ablieferung der Leistungen hat an den in den vertraglichen Abmachungen genannten Stellen zu erfolgen"[57]).

„Der Auftragnehmer hat die Leistungen nach den Bestimmungen des Vertrages anzuliefern. Ist Anlieferung frei dem dem Lieferwerk oder Lager nächstgelegenen Bahnhof vereinbart, so trägt der Auftragnehmer alle durch die Anlieferung entstehenden Kosten, Anschlußfrachten, Nebengebühren usw. Er ist verpflichtet, die Gegenstände unter tunlichster Ausnutzung der Tragfähigkeit der Eisenbahnwagen aufzugeben und alle hierbei entstehenden Nebenkosten, wie z. B. für Ausfertigung der Frachtbriefe und etwa verlangte bahnamtliche Verwiegung, zu tragen"[58]).

Sehr eingehende Bestimmungen über die Anlieferung enthalten die „Ausf.-Best. ABL"[59]). Daneben sind auch in den Technischen Lieferbedingungen Bestimmungen über die Ablieferung der Ware aufgeführt, so heißt es z. B. in den „Besonderen Bedingungen[60]) für die Lieferung von blankgezogenem Flußstahl" im Abchnitt 4 (Lieferung) wie folgt:

> Die Stäbe sind, wenn nicht bestimmte Längen verlangt werden, in handelsüblichen Herstellungslängen (4—6 m) frei Bahnwagen (Güterabfertigung) des Abgangsbahnhofs des Lieferwerkes anzuliefern und als Dienstgut mit Dienstgutfrachtbrief zu versenden.

---

[56]) Hellauer a. a. O., S. 329.
[57]) § 13 Ziff. 8 ABL.
[58]) § 8 ABL; besonderer Zusatz der DR.
[59]) Vgl. Abschnitt III (Fundort siehe Fußn. 7, S. 116). Die früheren „Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen oder Lieferungen" enthalten im § 8 (Ort der Anlieferung und Versand) folgende Bestimmungen: „Die Anlieferung der Leistungs- oder Lieferungsgegenstände hat nach den Bestimmungen des Vertrages zu erfolgen".
[60]) Besondere Bedingungen = Technische Lieferbedingungen.

Liegt der Bahnhof des Lieferwerkes an einer Privatbahn oder an einer Kleinbahn, die in die direkten Gütertarife aufgenommen ist oder im Auslande, so ist die Lieferung mit einem Frachtbrief des öffentlichen Verkehrs bis zum Bahnhof der Empfangsstelle zu versenden. Die Fracht bis zum deutschen Grenzbahnhof hat der Lieferer als Freibetrag (bei Auslandssendungen einschl. des Zolls oder sonstiger Kosten) zu zahlen.

Liegt der Bahnhof des Lieferwerkes an einer Kleinbahn, die nicht in die direkten Gütertarife aufgenommen ist, so ist die Lieferung mit einem Frachtbrief des öffentlichen Verkehrs frachtfrei bis zu dem auf dem Beförderungsweg nächstgelegenen Uebergangsbahnhof der Reichsbahn zu versenden. Der Uebergangsbahnhof der Reichsbahn sorgt für die Weiterbeförderung an die Empfangsstelle als Dienstgut.

Bei Versand als Dienstgut regelt sich die Haftung für den Schaden, der durch Verlust, Minderung oder Beschädigung der Sendung in der Zeit von der Annahme der Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, sinngemäß nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung.

Zu der Frage der Haftung für den Schaden, der durch Minderung, oder Beschädigung oder den Verlust der Sendung bei Beförderung als Dienstgut entsteht, sei noch folgendes ausgeführt: Die Haftung für derartige Schäden richtet sich nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung (EVO). In dem Falle der Beförderung eines Gutes als Dienstgut ist jedoch juristisch gesehen, die betreffende Reichsbahnstelle, welche das Gut von einem fremden Lieferer erhalten hat, und die DR als Frachtführer ein und dieselbe Person. Etwaige Schadensansprüche zwischen den beiden „Vertragspartnern" sind ausgeschlossen. Im einzelnen wird hierbei auf dem Dienstwege wie folgt verfahren[61]):

Bei völligem Verlust der Dienstgutsendung hat die Empfangsstelle den Dienstgutfrachtbrief nicht zu übernehmen, sondern er ist der zuständigen Stelle zur Einleitung des Ermittlungsverfahrens zu überlassen. Die Empfangsstelle erstattet der Beschaffungsstelle Anzeige. Die Empfangsgüterabfertigung benachrichtigt sofort die Versandgüterabfertigung, die den Absender zu verständigen und das Weitere zu veranlassen hat.

Bei Beschädigung oder Minderung von Dienstgutsendungen hat die Empfangsgüterabfertigung nach der Ermittlungsvorschrift zu verfahren. Die Empfangsstelle setzt Menge und Wert des nicht übernommenen Teiles der Lieferung von der Lieferrechnung ab und verständigt die Beschaffungsstelle und den Lieferer. Bei Kohlenlieferungen setzt die Beschaffungsstelle den Betrag von der Rechnung ab. Die Beschaffungsstelle fordert unverzüglich den Lieferer auf, Schadensersatzanspruch bei der Empfangsgüterabfertigung zu stellen. Die Frage der Ersatzlieferung ist durch die Empfangsstelle im Benehmen mit der Beschaffungsstelle zu regeln.

---

[61]) Nach Unterlagen des RZE. Vgl. auch Dienstvorschrift für die Bewirtschaftung der Betriebsvorräte a. a. O., Allg. Teil, § 11, Abs. 1, S. 33.

20258. Die Zahlungsbedingungen.

„Der Zahlungsort, das ist der Erfüllungsort für die Zahlung der gelieferten Ware, ist in allen maßgebenden Rechtsgebieten, sofern nicht ausdrücklich oder stillschweigend („nach der Natur des Geschäfts oder der Absicht der Kontrahenten") eine anderweitige Vereinbarung getroffen worden ist, der Wohnort, bzw. der Ort der Geschäftsniederlassung des Schuldners. Hat die Bezahlung bei der Übergabe zu erfolgen, so bildet naturgemäß der Ort der Übergabe auch den Zahlungsort"[62]).

In diesem Sinne enthielten die früheren „Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen oder Lieferungen" im § 16 (zahlende Kasse) folgende Bestimmung: „Alle Zahlungen erfolgen, sofern nicht in den „Besonderen Bedingungen" oder im Vertrage anders festgesetzt ist, auf der Kasse der Verwaltung, für welche die Leistung oder Lieferung ausgeführt wird".

Die ABL bestimmen im § 17 (Bezahlung) folgendes:

> Die Auszahlung des Rechnungsbetrages erfolgt nach Erfüllung der Leistung oder früher gemäß den vereinbarten Zahlungsbedingungen. Fehlen solche Vereinbarungen, so hat die Auszahlung des Rechnungsbetrages nach Prüfung und Feststellung der von dem Auftragnehmer vorgelegten Rechnung, möglichst jedoch binnen einem Monat nach Einreichung der Rechnung, zu erfolgen. Die Bezahlung geschieht in der Regel bargeldlos am Sitze des Auftragnehmers. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, Ueberzahlungen, die bei der Rechnungsprüfung durch die Aufsichtsinstanzen der anweisenden Behörde oder besondere Prüfungsinstanzen mit Einschluß des Rechnungshofes festgestellt werden, unverzüglich zurückzuerstatten.

Der besondere Zusatz der DR zu dem § 17 ABL besagt, daß bei allen Vergebungen Zahlungsbedingungen besonders vereinbart werden. „Hierbei ist dem Auftraggeber das Recht vorzubehalten, bei Zahlungen, die vor dem vereinbarten Termine erfolgen, bestimmte, den früheren Zahlungsterminen angepaßte handelsübliche Abzüge vorzunehmen"[63]). Durch diese grundsätzliche Bestimmung findet der § 17 ABL für die DR nur beschränkt Anwendung; ergänzend treten die eigenen Zahlungsbedingungen hinzu, die z. T. besonders vereinbart, z. T. auch in die „Besonderen Vertragsbedingungen" aufgenommen werden. Das galt übrigens auch für die entsprechenden Bestimmungen der früheren „Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen und Lieferungen". So hieß es in den oben erwähnten „Besonderen Einkaufsbedingungen" wie folgt[64]):

> Wir zahlen durch Reichsbahnkassen bar oder durch Ueberweisung. §§ 14 und 15 der „Allgemeinen Vertragsbedingungen" finden keine Anwendung und werden ersetzt durch folgende Bestimmungen: Wir zahlen vier Wochen nach Lieferung, behalten uns aber vor, früher zu zahlen, wenn uns ein entsprechender Skontoabzug gewährt wird. Die Zahlungsfrist beginnt mit dem Tage der Ausstellung der Rechnung.

---

[62]) Hellauer a. a. O., S. 366.
[63]) Zusatz der DR zu § 17 ABL.
[64]) Vgl. Anmerkg. in Fußn. 54, S. 182. (Abschn. 20256: „Der Erfüllungsort".)

Die Ausf.-Best. ABL enthalten im Abschnitt VIa—c zu § 17 ABL folgende Bestimmungen:

> Die Zahlung wird 4 Wochen nach dem Ausstellungstag der Rechnung fällig, wenn der Auftragnehmer die bedingungsgemäß ausgestellte Rechnung unverzüglich an die vorgeschriebene Reichsbahnstelle gesandt und die Empfangsstelle der Sendung die bedingungsgemäße Lieferung bescheinigt hat. Die Frist beginnt mit dem Tage zu laufen, der dem Ausstellungstage folgt.
>
> Der Auftragnehmer hat der DR eine längere Zahlungsfrist einzuräumen, wenn er sie seinen anderen Vertragsgegnern gewährt.
>
> Die DR zahlt nach ihrer Wahl bar oder mit Verrechnungsscheck auf die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank.
>
> Wünscht der Auftragnehmer, ohne die Forderung abzutreten, die Bezahlung sämtlicher Rechnungen an einen anderen, z. B. an seinen Vertreter oder an eine Bank, so hat er ihn zum Empfang der Zahlungen zu bevollmächtigen und die Vollmachtsurkunde einzusenden. . .

Die Ausf.-Best. ABL treffen über Skonto-Abzüge keine ausdrücklichen Bestimmungen. Die DR ging hierbei von der Erwägung aus, daß es sich bei vorzeitigen Zahlungen mit Skonto-Abzügen nur um Ausnahmen zu handeln pflegt, die deshalb nicht allgemein mitgeteilt zu werden brauchen und die überdies den Beschaffungsstellen bzw. der DR kaum Vorteile bringen, sondern häufig nur eine Mehrarbeit verursachen, die mit dem erzielten Ergebnis nicht in Einklang steht. Daher werden vorzeitige Zahlungen mit Skonto-Abzügen zwar nicht allgemein ausgeschlossen, aber nur dann geleistet, wenn der Lieferer sie schriftlich beantragt. Der Skonto richtet sich nach den jeweils üblichen Zinssätzen und wird vom RZR festgelegt. Er beträgt z. Z. bei Bezahlung der Rechnung binnen einer Woche 2%, binnen 2 Wochen $1\frac{1}{2}$%, binnen 3 Wochen 1%[65]). „Nach den Erfahrungen des RZE ist es nicht wirtschaftlich, Anträgen auf vorzeitige Zahlung zu entsprechen, wenn der Skonto für die Einzelrechnung oder für mehrere zu einem Vertrage gehörende und gleichzeitig zu behandelnde Rechnungen die Summe von 0,50 RM nicht übersteigt. Soziale Erwägungen, wie insbesondere die Rücksicht auf Kleingewerbetreibende und Handwerker, können jedoch dazu Anlaß geben, solche „Kleinrechnungen" ausnahmsweise ohne Skonto-Abzug sofort zu bezahlen. Bei vorzeitiger Leistung beginnt die vierwöchige Zahlungsfrist erst mit dem Tage, an dem die Sendung nach dem Vertrag frühestens bei der Empfangsstelle eingehen dürfte. Hat die Empfangsstelle für einen früheren Zeitpunkt abgerufen, so ist dieser maßgebend. Er ist in der Rechnung zu vermerken"[66]).

Die ABL enthalten hierüber keine Bestimmungen; ebenso nicht, soweit wir das feststellen konnten, die „Besonderen Vertragsbedingungen". Die Entscheidung über die Höhe der Verzugszinsen, sofern sie nicht vertragsmäßig oder usancemäßig von Seiten des Auf-

---

[65]) Amtliche Unterlagen.

[66]) Abschn. VI Abs. 1 der Ausf.-Best. ABL.

tragnehmers erfolgt, richtet sich demnach nach den gesetzlichen Bestimmungen.

Es sei in diesem Zusammenhang erwähnt, daß die DR — als Gläubigerin bei Einzahlungen aller Arten von Seiten Dritter — über die Verzugszinsenfrage in den neuen Kassenvorschriften, Teil I, § 15 Abs. 10 ff nähere Bestimmungen getroffen hat. Danach wird der Zinssatz durch die HV der DR bestimmt, wenn er nicht durch Vertrag besonders festgesetzt worden ist. Z. Z. beträgt der allgemeine Verzugszinsensatz 1% über den jeweiligen Reichsbankdiskont[67]).

Eine Anwendung dieser Bestimmungen finden wir auch in den Ausf-Best. ABL. Es heißt dort im Abschn. VII Abs. 3 wie folgt:

> Entstehen der DR durch vorzeitige Leistungen Kosten, so hat sie der Auftragnehmer binnen 10 Tagen nach Empfang der Aufforderung an die ihm bezeichnete Kasse zu zahlen. Die Verzugszinsen betragen 1% über Reichsbankdiskont.

Anzahlungen werden in der Regel auf Ausnahmefälle beschränkt[68]); sie werden gewöhnlich nur in Sonderfällen gewährt, wenn ein für die DR besonders günstiges Angebot von der Gewährung einer Anzahlung abhängig gemacht wird.

„Sofern in den vertraglichen Abmachungen Abschlagszahlungen vorgesehen sind, sind sie in angemessenen Fristen auf Antrag entsprechend dem Wert der gelieferten Gegenstände in vertretbarer Höhe zu leisten . . . . Die Abschlagszahlungen können um Forderungsbeträge des Auftraggebers gegen den Auftragnehmer aus demselben Vertragsverhältnis gekürzt werden[69]). Die Schlußzahlung erfolgt dann nach Prüfung und Feststellung der vom Auftragnehmer einzureichenden Rechnung, unter der Voraussetzung, daß die Leistung erfüllt ist“[70]).

Bei Abschlagszahlungen muß auf die Einhaltung der vereinbarten Lieferfristen erhöhter Wert gelegt werden. Folgerichtig müssen bei Überschreitung der Lieferfristen bewilligte Abschlagszahlungen verzinst werden. Eine entsprechende Bestimmung ist demnach in die Vertragsbedingungen aufzunehmen; der Wortlaut ist in der Regel folgender: „Wird die Lieferfrist überschritten, so verpflichtet sich der Lieferer, etwaige Abschlagszahlungen für die über den vertraglichen Liefertermin hinaus liegende Zeit bis zum Tage der verspäteten Lieferung mit 2% über dem jeweiligen Reichsbankdiskont zu verzinsen. Verschulden oder Nichtverschulden des Lieferers ist unwesentlich“[71]).

Die ABL enthalten schließlich noch Bestimmungen über die Aufstellung der Rechnungen[72]); ergänzend hierzu treten die Bestimmungen der den Verhältnissen der DR angepaßten Ausf.-Best. ABL[73]). Auf

---

[67]) Näheres hierzu vgl. Stegner-Andree: Reichsbahn-Kassenvorschriften, Teil I (Erläuterungen), S. 57 ff.
[68]) Amtliche Unterlagen.
[69]) Vgl. § 17 Ziff. 3 ABL.
[70]) Vgl. § 17 Ziff. 1 ABL.
[71]) Amtliche Angaben.
[72]) § 15 ABL.
[73]) Abschn. V (Rechnungen) (zu § 15 ABL).

nähere Einzelheiten kann hier nicht eingegangen werden; es sei nur erwähnt, daß für die Aufstellung der Rechnungen ausschließlich die Vordrucke der DR von dem Auftragnehmer verwendet werden dürfen[74]).

20259. Streitigkeiten aus dem Vertrag.

„Für alle Rechtsstreitigkeiten aus dem Vertragsverhältnis und über die Gültigkeit des Vertrages ist ausschließlich das Gericht zuständig, in dessen Bezirk diejenige Stelle des Auftraggebers ihren Sitz hat, die für die Prozeßvertretung zuständig ist. Die auftraggebende Stelle ist auf Verlangen verpflichtet, die den Auftraggeber im Prozeß vertretende Stelle mitzuteilen"[75]).

„Zuständig ist das Gericht des Ortes, an dem die zuständige Reichsbahndirektion, die Oberste Bauleitung für den Bau einer Kraftfahrbahn (das zuständige Reichsbahn-Zentralamt) ihren (seinen) Sitz hat"[76]).

In Ausführung der Bestimmungen des „Gesetzes über die schiedsgerichtliche Erledigung privatrechtlicher Streitigkeiten des Reichs und der Länder" vom 10. Oktober 1933[77]) hat die HV der DR die im August aufgestellten Richtlinien für die Vereinbarung von Schiedsgerichten nochmals bekanntgegeben[78]); es heißt darin u. a. wie folgt:

> Alle Streitigkeiten, die sich aus Verträgen des Reichs (der Reichsbahn) mit Privatpersonen ergeben, sind grundsätzlich zur Entscheidung durch die ordentlichen Gerichte zu bringen.
>
> In Fällen, in denen die Vereinbarung einer schiedsrichterlichen Entscheidung angebracht erscheint, ist die vorherige Genehmigung der Obersten Reichsbehörde (Hauptverwaltung der DR) einzuholen, und zwar auch dann, wenn ein Schiedsgericht erst nach Abschluß des Vertrages, sei es allgemein, sei es für den einzelnen Fall, vereinbart wird.
>
> Nach diesen Bestimmungen erübrigt es sich, in die Verträge oder Vertragsbedingungen irgendwelche Vereinbarungen über die Einsetzung eines Schiedsgerichts aufzunehmen. Soweit die Vertragsmuster oder die allgemeinen Vertragsbedingungen derartige Bestimmungen enthalten, sind diese zu streichen.

In einer späteren ergänzenden Verfügung der HV der DR wird folgendes ausgeführt[79]):

> Die Reichsbahndirektionen und die Reichsbahn-Zentralämter werden ermächtigt, bei den Verträgen, die Vereinbarungen enthalten, durch

---

[74]) Einzelheiten hierzu vgl. Busch: Ein Neuer Rechnungsvordruck für Leistungen. RB 1935, H. 30, S. 817/18; ferner Ewert: Rechnungen über Leistungen, ein neuer Vordruck für Auftragnehmer. Der Eisenbahnfachmann, Jahrg. 1935, H. 15, S. 402 ff.

[75]) § 19 Ziff. 1 ABL.

[76]) Besonderer Zusatz der DR zum § 19 Ziff. 1 ABL.

[77]) RGBl. I S. 722. Näheres s. Pfundtner-Neubert a. a. O., Gruppe IIb[22], S. 1.

[78]) Verfügung —48 Rog 8— v. 4 Jan. 1934. Vgl. Abdruck in RB 1934, H. 6, S. 137/138.

[79]) Verfügung —48 Rog 8— v. 22. Jan. 1934. Vgl. Anm. in Fußn. 78.

die sich die Reichsbahn für privatrechtliche Streitigkeiten unter Ausschluß des ordentlichen Rechtsweges dem Spruch eines Schiedsgerichts unterwirft, auf Grund der §§ 2 und 3 des „Gesetzes über die schiedsgerichtliche Erledigung privatrechtlicher Streitigkeiten des Reiches und der Länder" vom 10. Okt. 1933 (RGBl. I S. 722) den Vertragsgegnern den Rücktritt von dieser Vereinbarung zu erklären.

Der Rücktritt ist nach § 2 a. a. O. nur bis zum 31. Januar 1934 zulässig.

Für die Rücktrittserklärung kommen nur Verträge mit Inländern in Frage; von der Anwendung des Rücktrittsrechtes auf Verträge, bei denen ausländische Interessen berührt werden, ist abzusehen. Sofern bei Verträgen der erstgenannten Art in Sonderfällen die Aufrechterhaltung der Vereinbarung über die schiedsgerichtliche Erledigung von Streitigkeiten zweckmäßig erscheint, so ist über jeden Fall unter Angabe der Gründe, die für die Aufrechterhaltung sprechen, besonders zu berichten.

Im übrigen wird, soweit in Einzelfällen noch Zweifel bestehen sollten, ob der Rücktritt von dem Schiedsvertrag möglich ist, zu prüfen sein, ob nicht die Vereinbarung über den Schiedsvertrag als solchen nach Artikel 9 Ziff. III 5 des „Gesetzes zur Aenderung des Verfahrens in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten" vom 27. Oktober 1933 (RGBl. I S. 780) schon die Rechtswirksamkeit verloren hat.

Für den Rücktritt kommen ferner nur Vereinbarungen über die schiedsgerichtliche Erledigung solcher Streitfragen in Betracht, die sich auf die Auslegung und Erfüllung eines Vertrages beziehen. Da hingegen fallen die insbesondere in Lieferungsverträgen vorgeschenen Vereinbarungen und Bedingungen über Güteprüfung der gelieferten Stoffe durch besondere Prüfungsstellen nicht unter diese Bestimmungen.

Im übrigen bestimmten die ABL, „daß bei Meinungsverschiedenheiten der Auftragnehmer zunächst die Entscheidung der unmittelbar vorgesetzten Behörde anrufen soll"[80]). Es soll hierbei Gelegenheit zu einer mündlichen Aussprache gegeben werden. Die Entscheidung gilt als anerkannt, wenn der Auftragnehmer nicht binnen einem Monat vom Eingang des Bescheides ab beim Auftraggeber schriftlich Einspruch erhebt und er auf diese Rechtsfolge in dem Bescheid hingewiesen worden ist. „Bei Meinungsverschiedenheiten trifft der Präsident der Reichsbahndirektion (der Leiter des Reichsbahn-Zentralamtes oder der Obersten Bauleitung für den Bau einer Kraftfahrbahn) die vorgesehene Entscheidung"[81]).

„Entstehen Meinungsverschiedenheiten über die Eigenschaften von Stoffen oder über die Zuverlässigkeit der bei der Prüfung angewandten Maschinen und Prüfungsverfahren, so kann jeder Vertragsteil eine endgültige Entscheidung durch eine zu vereinbarende Materialprüfungsstelle verlangen"[82]). In Frage kommen die staatlich anerkannten Materialprüfungsstellen, wie z. B. das Staatliche Materialprüfungsamt Dahlem[83]).

---

[80]) § 19 Ziff. 2 ABL.
[81]) Besonderer Zusatz der DR zu § 19 Ziff. 2 ABL.
[82]) Vgl. § 19 Ziff. 3 ABL.
[83]) Besonderer Zusatz der DR zu § 19 Ziff. 3 ABL.

2026. Die besonderen Vertragsabschlüsse.

„Nicht immer läßt sich auf den in der VVL festgelegten, verhältnismäßig einfachen Wegen der größte wirtschaftliche Erfolg für Reichsbahn und Industrie erreichen. Wenn auch die Reichsbahn Wirtschaftszusammenschlüssen, die eine Stützung des Wirtschaftslebens und eine verbesserte und verbilligte Herstellung ihrer Erzeugnisse zum Ziel haben wollen, durchaus wohlwollend gegenübersteht, so müssen diese doch oft eine Preispolitik treiben, welche die Reichsbahn nicht mitzumachen gewillt ist. Die Verbände können z. B. nur schwer die wirtschaftlichen Produktionsstellen ihres Verbandes besonders berücksichtigen, und sie können selten Preise aufstellen, bei denen schlecht oder ungenügend organisierte Werke zugrunde gehen müßten. In sehr vielen Fällen werden die Preise sogar auf die ungünstig arbeitenden Werke eingestellt“[1]).

Aus diesen Ausführungen von Dr. Hammer, dem Leiter der Einkaufsabteilung der HV der DR, geht hervor, daß es für die DR am vorteilhaftesten ist, wenn sie auf der Grundlage der Gemeinschaftsarbeit zwischen Erzeuger und Verbraucher, welche darauf hinzielt an die Stelle des Betriebsindividualismus einen vernünftigen Betriebsorganismus zu setzen, mit den wirtschaftlichen Verbänden der betreffenden Industriezweige besonders langfristige Verträge abschließt oder von Zeit zu Zeit Vertragsabkommen trifft und sich gegen Überteuerung dadurch schützt, daß sie ihren Vertretern oder besonderen Sachverständigen eine ständige Mitwirkung bei der Kostenermittlung und Preisfestsetzung und letzthin eine genaue Einsichtnahme in die Fertigungsvorgänge sicherstellt.

Die Möglichkeit, auf die Organisation ihrer Lieferindustrien Einfluß auszuüben, beruht in gewissen Fällen auf dem Nachfragemonopol der DR; die Art und Weise, in der die DR von jener Möglichkeit Gebrauch macht, ist selbstverständlich auch abhängig von volkswirtschaftlichen Einsichten und Verpflichtungen ihrer obersten Leitung.

Da die DR mit jährlichen Beschaffungen von insgesamt etwa 1,2 bis 1,5 Mia RM als Hauptauftraggeberin der deutschen Industrie anzusehen ist[2]), ist es begreiflich, wenn ihre Beschaffungspolitik entsprechend ihrem besonderen Charakter großen wirtschaftspolitischen und allgemeinen volkwirtschaftlichen Gesichtspunkten untergeordnet worden ist. Nach dem inzwischen aufgehobenen Staatsvertrag vom 30. April 1920 und nach dem Reichsbahngesetz ist die DR zur Wahrung volkswirtschaftlicher Interessen verpflichtet. Nach den genannten Gesetzen hat die DR die Verpflichtung übernommen, die Industrie in gleicher Weise, wie es bisher die Ländereisenbahnen getan haben, heranzuziehen

---

[1]) Hammer a. a. O., S. 139.

[2]) Vgl. die Ausführungen im Abschn. 12: „Bedeutung des Beschaffungswesens“, S. 19 (Anlage 2) und die Ausführungen im Abschn. 230: „Die DR in ihrer Verbundenheit zu Wirtschaft und Staat“, S. 259 ff.

und ihre Entwicklung zu fördern. Diese Bestimmungen werden, wie wir bereits gesehen haben, durch die Verdingungsvorschriften bekräftigt, wonach die Beschaffungsstellen nicht an das billigste Angebot gebunden sind, vielmehr dem „unter Berücksichtigung aller Umstände wirtschaftlichsten Angebot" der Vorzug zu geben ist.

Die DR darf mithin ihre bedeutende Machtstellung nicht zum volkswirtschaftlichen Schaden ausnutzen, sie darf daher auch kein Interesse an sogenannten Schleuderpreisen haben, wodurch Verluste für den Verkäufer unausbleiblich sind, zumal ja von dem Wohlergehen der Industrie — deren größter Besteller sie ist — ihr eignes Bestehen als Verkehrsunternehmung abhängig ist.

Es wurde bereits in einem anderen Zusammenhang dargelegt, daß sich die öffentliche Ausschreibung für die zentralen Beschaffungsstellen — vornehmlich für das RZE — bei Spezialbedarf als nicht geeignet erwiesen hat; die beschränkte Ausschreibung unter mindestens 3 Bewerbern wird heute vielfach angewandt, nachdem sie in den wichtigsten Punkten gemäß den Bestimmungen der VVL umgestaltet und ergänzt worden ist. Die größeren Aufträge — insbesondere Fahrzeuge, schwere Oberbaustoffe und Kohlen — können weder beschränkt ausgeschrieben noch freihändig an einzelne Firmen vergeben werden, sondern gehen an die Spitzenorganisationen der verschiedenen Industriezweige, wobei die Bestellungen nach volkswirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Rücksichten verteilt werden.

Die grundsätzliche Stellung der DR zu industriellen Zusammenschlüssen hat Generaldirektor Dr. Dorpmüller in einer im Jahre 1929 gehaltenen Rede wie folgt festgelegt[3]):

> „Die Reichsbahn steht Wirtschaftszusammenschlüssen und allen Rationalisierungsbestrebungen, die eine Stützung des Wirtschaftslebens und eine verbesserte und verbilligte Herstellung ihrer Erzeugnisse zum Ziele haben, durchaus wohlwollend gegenüber. Sie bekämpft dagegen alle Zusammenschlüsse, die lediglich eine Preisverteuerung bezwecken".

Damit ist die Beschaffungspolitik der DR eindeutig festgelegt.

In den nachfolgenden Ausführungen soll Grundsätzliches zu den besonderen Vertragsabschlüssen gesagt werden. Es handelt sich hier einerseits um die Verträge mit der Deutschen Wagenbau-Vereinigung und dem Oberbauschraubenverband. Einen ähnlichen Charakter wie diese beiden Verträge haben andererseits diejenigen mit der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung und mit der Weichenrippenplatten- und Klemmplatten-Gemeinschaft. Hinzu kommen schließlich in der Oberbaustoffbeschaffung die langfristigen Verträge mit dem Stahlwerks-Verband und in der Kohlenbeschaffung die vertraglichen Abmachungen mit den Kohlensyndikaten und mit einigen größeren Kohlenhandelsgesellschaften.

---

[3]) Die Reichsbahn als Käufer. Vortrag vor der Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main am 22. März 1929, abgedr. in: RBl 1929, H. 13, S. 265 ff.

20260. mit der Fahrzeugindustrie.

Am 13. Dezember 1926 fand auf Anregung von verschiedenen Seiten der Waggonindustrie und der DR in Berlin eine Versammlung von Vertretern von 30 Waggonfabriken statt, in der die Gründung der „Deutschen Wagenbau-Vereinigung" (DWV) beschlossen wurde. Selbstverständlich war man sich darüber im Klaren, und auch die DR verlangte ausdrücklich, daß ein Zusammenschluß nur auf der Grundlage der Produktionsverbilligung, d. h. mit weitgehender Rationalisierung, durchzuführen sei.

Über die Dauer des Vertrages sagte § 7, daß er zunächst bis zum 31. Dezember 1931 gelten soll. Ist er für diesen Zeitpunkt nicht mit halbjähriger Frist gekündigt worden, so läuft er auf unbestimmte Zeit weiter mit der Maßgabe, daß er von jeder der beiden Parteien mit halbjähriger Frist zum 31. Dezember eines jeden Jahres gekündigt werden kann. Der Vertrag ist seitens der DR fristgemäß zum 31. Dezember 1931 gekündigt worden. Der am 16. Februar 1932 auf weitere 5 Jahre neu abgeschlossene Vertrag entspricht in den wesentlichen Punkten den alten Vereinbarungen. Der neue Vertrag galt zunächst bis zum 31. Dezember 1936[4]).

Von den 1926 etwa 70 bestehenden Waggonfabriken wurden nur 30 in die DWV aufgenommen. Diese gelten als Gründerwerke. Seit dem ersten Vertragsabschluß sind als Folge der Zusammenschlußbestrebungen bzw. Beschränkung von Erzeugungsstätten 13 Werke ausgeschieden; davon sind 7 von anderen Verbandswerken übernommen und teilweise stillgelegt worden; die übrigen haben die Fabrikation von Eisenbahnwagen aufgegeben bzw. sind eingegangen und somit aus der DWV ausgetreten. Der neue Vertrag vom 16. Februar 1932 wurde mit den nachstehenden Mitgliedern der DWV abgeschlossen[5]):

1. Linke-Hofmann-Buschwerke, A.-G., Breslau, mit den Werken Breslau, Bautzen, Weimar, der Firma Gebrüder Schöndorff A.-G., Düsseldorf.
2. Vereinigte Westdeutsche Waggonfabriken, A.-G., Köln, mit den Werken Köln-Deutz, Mainz-Mombach und der Firma H. Fuchs, Waggon-Fabrik, A.-G, Heidelberg.
3. Orenstein & Koppel, A.-G., Berlin, mit den Werken Dorstfelt, Spandau und den Firmen Dessauer Waggonfabrik A.-G., Dessau und Gothaer Waggonfabrik A.-G., Gotha.
4. Waggon- und Maschinenbau A.-G, Görlitz.
5. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, A.-G., Nürnberg.
6. Wegmann & Co., Kassel.
7. Waggonfabrik Talbot, G.m.b.H., Aachen.
8. Waggon-Fabrik A.-G., Uerdingen (Niederrh.).
9. Gebr. Credé & Co., Niederzwehren b. Kassel.
10. Waggonfabrik L. Steinfurt A.-G., Königsberg (Pr.).

[4]) Ist inzwischen auf weitere 3 Jahre (bis 1939) verlängert worden.
[5]) Vgl. Einführung zum Reichsbahnvertrag.

11. Eisenbahn-Verkehrsmittel A.-G., Berlin, mit dem Werk Wismar.
12. Gottfried Lindner A.-G., Ammendorf b. Halle.
13. Waggonfabrik Jos. Rathgeber A.-G., München-Mosach.
14. Beuchelt & Co., Grünberg (Schles.).
15. Siegener Eisenbahnbedarf A.-G, Siegen.
16. Maschinenfabrik Eßlingen, Eßlingen (Neckar).
17. Waggonfabrik A.-G., Rastatt.

Waren die 30 Werke, die sich an der Gründung der DWV beteiligten, alle selbständig, so finden wir nach Abschluß des neuen Vertrages eine starke Konzentration in der Waggonindustrie, d. h., es haben sich die einzelnen, früher selbständig gewesenen Firmen teilweise zu Konzernen zusammengeschlossen. Unter diesen Konzernen ragen an Größe besonders zwei hervor, die „Linke-Hofmann-Busch-Werke A.-G" in Breslau und die „Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken A.-G." in Köln. Sie werden nach der Lage ihrer Verwaltungssitze als „Ostwaggon" und „Westwaggon" bezeichnet. Diese beiden Gruppen besitzen Quotenanteile von ungefähr 50%, wodurch ihre besondere Stellung innerhalb der DWV gekennzeichnet ist. Der Anteil der „gemischten" Werke an den Gesamtlieferungen ist zugunsten der „reinen" Waggonfabriken verschoben worden, was insbesondere auf die Konzernbildung von Ost- und Westwaggon zurückzuführen ist.

Der Reichsbahnvertrag mit der DWV „stellt den ersten Versuch dar, durch die Vereinigung der Interessen der Erzeuger und Verbraucher an die Stelle des Wirtschaftskampfes die Wirtschaftsverständigung zu setzen"[6]).

Hammer äußerte sich zu dem Reichsbahnvertrag, dessen Vater er ist, auf der „Ostmarken-Tagung der DWV in Königsberg vom 28. bis 30. Juni 1934" u. a. wie folgt:

> Wir haben in dem Waggonvertrage einen Vertrag, der den nationalsozialistischen Grundsätzen in jeder Beziehung Rechnung trägt; er ist ein Vorläufer der heute besonders aktuellen Zusammenschlüsse in der Wirtschaft, mögen sie freiwillig oder unter Zwang vor sich gehen, von denen er sich aber doch in verschiedenen Punkten vorteilhaft unterscheidet.
>
> Verbände, Kartelle u. dgl. können nur schwer die wirtschaftlichsten Produktionsstellen besonders berücksichtigen, sie können selten solche Preise aufstellen, bei denen schlecht organisierte oder ungenügend eingerichtete Werke zugrunde gehen müssen, sie werden im besonderen mit dem Grundsatz, den unser Führer bei Eröffnung der diesjährigen Arbeitsschlacht auch wieder betont hat, nicht fertig, wonach der Fleißige zu belohnen ist, und der Faule, wenn er sich nicht bessert, abzutreten hat.
>
> Im Gegensatz zu Kartellen und sonstigen Zusammenschlüssen, werden die aus dem Zusammenschluß sich ergebenden Vorteile beim Waggonvertrage anteilig auch dem Verbraucher gut gebracht. Der

---

[6]) Philipp: Die Rationalisierung in der deutschen Waggonindustrie. Vortrag gehalten auf der Hauptversammlung des Verbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen am 23. Septbr. 1930 in Dresden. Sonderdruck der DWV.

Erfahrungsaustausch gibt wichtige Anregungen und Richtlinien u. a. für eine wirtschaftliche Fertigung, für eine neuzeitliche Betriebsorganisation und für scharfe Betriebskontrollen. Durch den Vertrag werden das Verantwortungsbewußtsein des Unternehmers und seine Initiative nicht gehemmt, sondern besonders gefördert.

Und nun zu dem wesentlichen Inhalt des Vertrages noch kurz folgendes:

§ 1 des zwischen der DR und der DWV abgeschlossenen Vertrages lautet:

Die Vertragsschließenden sind sich darüber einig, daß es zur Erhaltung der deutschen Waggonindustrie notwendig ist,

a. die Fabrikationsstätten weiterhin zu beschränken und die Zusammenarbeit der Werke etwa durch Bildung von Herstellungsgemeinschaften zu fördern,
b. die Wirtschaftlichkeit der Herstellung der Wagen laufend unter Berücksichtigung des technischen Fortschrittes zu verbessern,
c. die Aufträge auf längere Sicht zeitlich möglichst gleichmäßig zu verteilen.

In § 2 verpflichtet sich die DR, mindestens 90% ihres Bedarfs an Güter-, Personen-, Gepäck-, Post-, Trieb- und Bahndienstwagen sowie mindestens 75% des Bedarfs an Großbehältern[7]) der Vereinigung für ihre Mitglieder in Auftrag zugeben. Falls die DR von ihrem Recht, bei Wagen die restlichen 10% bzw. bei Großbehältern 25% außerhalb der Vereinigung zu kaufen, Gebrauch macht, dürfen die den Außenseitern zu bewilligenden Preise vergleichsweise nicht höher sein als die der Vereinigung.

§ 4 enthält Bestimmungen zur Senkung der Selbstkosten, zur Förderung des Austauschbaus, zur Normalisierung der Fahrzeuge und Einzelteile, der Herstellung der Einzelteile im Sinne einer Herstellungsgemeinschaft, zur Förderung eines gemeinsamen Einkaufs usw. Nach den §§ 1 und 4 des Reichsbahnvertrages und nach § 3 der Satzung der DWV hat eine Aufteilung der Produktionsprogramme mit dem Ziel geringster Selbstkosten für die Wagen zu erfolgen. In diesem Sinne enthalten die Werke entsprechend ihrer Eignung und Leistungsfähigkeit spezielle Wagengattungen zugewiesen.

In § 6 ist, wie bereits erwähnt, festgelegt, daß nach Beendigung jeder Lieferung die Vereinigung der DR genaue, auf Grund der Anweisung für die Aufstellung der Nachkalkulationen Durchschnittskalkulationen für jede Wagengattung vorzulegen hat, die als Anhalt für die Preisfestsetzung bei der nächsten Vergebung dienen. Ein an-

---

[7]) Die Bestimmungen über die Vergebung von Großbehältern sind durch den „Ergänzungs- bzw. Abänderungsvertrag zum Reichsbahnvertrag" vom 30. Oktober 1934 aufgenommen worden. „Unter Großbehältern sind hierbei alle Behälter über 3 cbm Inhalt zu verstehen. Einbezogen werden diejenigen Sonderbehälter kleineren Inhalts, welche ausschließlich für die Beförderung von Flüssigkeiten, Schüttgütern oder ähnlichen Sondergütern entwickelt sind".

gemessener Gewinn kann einkalkuliert werden, jedoch bedarf der endgültige Preis der Vereinbarung.

Die Aufstellung der Nachkalkulationen in Verbindung mit dem Betriebsvergleich als Mittel der Preispolitik soll uns in einem anderen Zusammenhang noch näher beschäftigen[8]).

Zum organisatorischen Aufbau DWV sei angeführt, daß an der Spitze der Vereinigung der aus den Reihen der Vertreter der Waggonfabriken gewählte Vorstand steht, dem die Zentralleitung unterstellt ist. Die Mitglieder der Zentralleitung werden im Einvernehmen mit der DR vom Vorstand bestellt. Der DR wurde das Recht, wovon sie auch Gebrauch machte, zugestanden, zwei Vertreter in die Zentralleitung zu entsenden.

Die direkten Reichsbahnaufträge an Personen- und Güterwagen der verschiedenen Gattungen betrugen[9]):

	Personenwagen	Güterwagen
	in Mio RM	
1927	74,282	73,747
1928	43,082	40,622
1929	173,695	9,267
1930	113,768	5,189
1931	53,363	1,789
1932	23,541	7,662
1933	25,893	10,452
1934	45,281	10,799

Die Beschaffung der Wagen vollzieht sich nach Weisung und auf Grund von Ermächtigungen der HV, welche auch die laufende Abwicklung der Verträge an Hand monatlicher „Verwendungs- und Bedarfsanweisungen" überwacht. Die HV stellt jeweils Mitte und Ende des Geschäftsjahres Halbjahres-Beschaffungspläne auf, wonach die DWV eine Prüfung der Verteilung der Aufträge auf die einzelnen Werke vornimmt und einen Vereilungsvorschlag aufstellt, welcher der HV zur Genehmigung vorgelegt werden muß. Nach erfolgter Einigung zwischen HV und DWV über die Verteilung der Aufträge erhalten das RZE und das RZA München an Hand des endgültigen Beschaffungsprogrammes und des Quotenverteilungsplans die Abwicklung der Verträge mit den einzelnen Verbandsmitgliedern sowie die Durchführung und die Bezahlung der Lieferungen übertragen.

Das RZE bzw. RZA München schließen zunächst mit den einzelnen Verbandsmitgliedern besondere Lieferungsverträge ab; sie enthalten u. a. folgende Bestimmungen:

a) Übernahme der Anfertigung und der Lieferung von . . . . Personenwagen der betr. Gattung (bzw. Güterwagen) zum Stückpreis von . . . . . RM (Gesamtpreis).

---

[8]) Vgl. Abschn. 2120: „Die Nachkalkulation und der Betriebsvergleich der Deutschen Wagenbau-Vereinigung", S. 218 ff.

[9]) Unterlagen der DWV.

b) Die DR stellt zum Bau der Wagen unentgeltlich folgende Teile frei Bahnwagen auf dem jedem Lieferwerk nächstgelegenen Bahnhof der DR bei, und zwar: Radsätze, Kunze-Knorr-Bremse, Schrauben- und Sicherheitskupplungen ohne Zughaken,, elektrische Beleuchtungseinrichtung mit Einschluß des Einbaus. Die Kosten dieser Teile sind im gesamten Wagenpreis nicht enthalten.

c. Die Wagen sind im Inland in dem eigenen Betriebe der genannten Werke anzufertigen. Erfüllungsort ist der Anliefeungsbahnhof.

d) Als Tag der Lieferung gilt die Übernahme des Wagens auf der Versandstation.

e) Sämtliche Wagen sind frei auf dem jeder Wagenbauanstalt nächstgelegenen Bahnhof der DR nach dem Lieferplan abzuliefern.

f) Die DR leistet die Zahlungen für die Wagen nach dem dem Vertrag beigehefteten Zahlungsplan.

Über die Bezahlung der Reichsbahnlieferungen sind für die Waggonfabriken Bestimmungen mit wesentlichen Erleichterungen erlassen worden. Danach ist ein besonderes Verfahren eingeführt, bei dem die Waggonfabriken keine Kredite in Anspruch zu nehmen brauchen. Es erfolgen in der Regel 14-tägige Abschlagszahlungen entsprechend dem Stand der Lieferung und nach der Menge der jeweils vorhandenen und zu übereignenden Baustoffe. Auf diese Weise werden bis zum Ende der Lieferfrist (Abnahme der fertigen Wagen in den Wagenbauanstalten) bis zu 90% des Wagenwertes bezahlt. Die endgültige Abrechnung erfolgt erst nach beendigter Lieferung. Die Gelder werden von der nächsten Zweigstelle der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank auf Anforderung der Waggonfabriken zur Verfügung gestellt. Die hierdurch bedingte geldliche Entlastung der Waggonfabriken ist in kapitalarmen Zeiten ein bedeutender Vorteil.

Allerdings darf die Verzinsung des Betriebskapitals von den Verbandsmitgliedern der DWV nicht in die Gemeinkosten der Nachkalkulationen eingesetzt werden, da die DR den Standpunkt vertritt, daß sie durch die oben beschriebene Art der Zahlungen die Finanzierung ihrer Aufträge mit übernimmt und somit eine Verzinsung des Betriebskapitals nicht erforderlich ist[10]). Ferner hat die DR erklärt, daß alle Bestellungen der DWV beim Stahlwerks-Verband als Bestellungen der DR zu betrachten sind, und daß sie gegebenenfalls auch die Zahlungspflicht übernimmt. Trotzdem handelt es sich hierbei um keine Subventionierung der Waggonindustrie, da die Zahlungsverpflichtungen lediglich für bereits erteilte Aufträge übernommen werden.

Das für die Zahlung zwischen den Verbandsmitgliedern bzw. der DWV und der DR eingeführte Wechselverfahren wurde mit Wirkung vom 31. Dezember 1934 eingestellt. „Die für das Zahlungsverfahren seinerzeit gefundene Lösung hat sich, so können wir abschließend feststellen, für alle Beteiligten günstig ausgewirkt“[11]).

---

[10]) Philipp a. a. O., S. 19

[11]) Aus dem Geschäftsbericht 1934 der DWV.

Alle Zahlungen werden z. Z. seitens des RZE und des RZA München mit Verrechnungsscheck auf die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank an den vertraglich festgelegten Zahltagen geleistet.

Über die Zahlung der Lieferungen in den einzelnen Jahren äußert sich der Geschäftsbericht 1934 der DWV[12]) wie folgt:

Im Geschäftsjahr 1934 wurden nachstehende Beträge bezahlt:

I. Restbeträge aus den Bestellungen 1931	RM	517
„ „ „ „ 1932	„	300 807
„ „ „ „ 1933	„	5 762 605
Zusammen:	„	6 063 929
II. Aus den Bestellungen 1934	„	38 765 458
„ „ „ 1935	„	1 734 077
Zusammen:	„	46 563 464
Davon wurden im Wechselverfahren	RM	40 435 491
und mit Verrechnungsscheck gezahlt.	„	6 127 973
Bei Abschluß der Zahlungen im Wechselverfahren waren aus den Lieferungen der Wagenbauanstalten insgesamt . . .	„	71 435 000
Wechsel in Umlauf gesetzt.		
III. In das Jahr 1935 wurden noch folgende Forderungen für bereits erteilte Bestellungen übernommen:		
Für die Bestellung 1932	RM	4 805
„ „ „ 1933	„	1 502 250
„ „ „ 1934	„	19 390 031
„ „ „ 1935	„	16 283 971
Zusammen:	RM	37 181 057

Auch in der Lokomotivbauindustrie, wo die DR gleichfalls nahezu ein Nachfragemonopol besitzt, sind Bestrebungen zur rationelleren Ausnutzung der Werke vorhanden. Wenn auch zunächst keine direkte Nachprüfung der Selbstkosten der einzelnen Werke durchgeführt wird, so hat doch die Lokomotivbauindustrie die Verpflichtung übernommen, eine gruppenweise Aufteilung der Selbstkosten nach Löhnen, Werkstoffen und Gemeinkosten dem RZE zur Verfügung zu stellen.

In Verfolg von Besprechungen, die im Jahre 1928 mit den Vertretern von 18 Lokomotivfabriken und der DR geführt wurden und in denen die DR die Notwendigkeit einer Beschränkung der Erzeugungsstätten bekanntgab, setzte eine stärkere Rationalisierung auch in der Lokomotivindustrie ein; von 22 Lokomotivfabriken, die einst für die DR geliefert hatten, waren im Jahre 1930 nur noch neun übrig geblieben.

---

[12]) a. a. O., S. 13.

Die DR hat zunächst mit fünf Firmen, denen sich alsbald zwei weitere anschlossen, im Jahre 1930 einen Vertrag abgeschlossen, in dem sie sich verpflichtete, für die Jahre 1931, 1932 und 1933 je hundert Lokomotiven zu bestellen. Auf Grund dieses Abkommens sind dann auch die noch bestehenden zwei weiteren deutschen Lokomotivfabriken an den Lieferungen der DR beteiligt worden.

Die neun Dampflokomotivfabriken sind in der „Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung" zusammengeschlossen. Es handelt sich hierbei um folgende Verbandsfirmen[13]):

1. Berliner Maschinenbau A.-G. vorm. L. Schwartzkopff, Berlin N 4, Chausseestraße 23.
2. Borsig Lokomotiv-Werke G.m.b.H., Henningsdorf (Osthavelland).
3. Henschel & Sohn A.-G., Kassel.
4. Arn. Jung Lokomotivfabrik G.m.b.H., Jungenthal b. Kirchen (Sieg).
5. Friedr. Krupp A.-G., Abt. Lokomotivfabrik, Essen (Ruhr).
6. Lokomotivfabrik Krauß & Co. — I. A. Maffei A.-G., München.
7. Maschinenfabrik Eßlingen, Eßlingen (Neckar).
8. Orenstein & Koppel A.-G., Nowawes (Drewitz).
9. F. Schichau G.m.b.H., Elbing.

Die einzelnen Firmen verpflichten sich in dem genannten Vertrag:

a) Die Lokomotivtypen in rationeller Weise an Hand des Schlüssels unter sich zu verteilen. Sollte eine Einigung über die Verteilung nicht zustande kommen, so entscheidet von Fall zu Fall die DR.
b) Den Austauschbau zu fördern und Bauzeichnungen für alle Werke herzustellen.
c) Eine Gemeinschaftsarbeit dort in die Wege zu leiten, wo dies zweckmäßig ist.

Die Preise werden von Fall zu Fall zwischen der DR und den Firmen vereinbart. Die für die erste Lieferung vereinbarten Preise gelten als Anhalt für die Preise der späteren Lieferungen, bei deren endgültiger Festsetzung die zwischenzeitlichen Veränderungen in den Preisen der Hauptbaustoffe und den Löhnen zu berücksichtigen sind.

Für die Vertragsabwicklung und die Durchführung und Bezahlung der Lieferungen, welche im einzelnen vom RZE und RZA München vorgenommen wird, gilt das in den Ausführungen über den Vertrag mit der DWV Gesagte.

Die Deutsche Lokomotivbau-Vereinigung unterhält ein Konstruktionsbüro (Vereinheitlichungsbüro), durch welches alle Zeichnungen für die an die DR zu liefernden Lokomotiven zusammen mit dem Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau ausgearbeitet werden.

Die im Jahre 1933 vergebenen Aufträge verteilten sich wie folgt[14]):

---

[13]) Unterlagen der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung, welche dem Verfasser zur Verfügung gestellt wurden.

[14]) Vgl. „Die Lokomotivaufträge der Reichsbahn für 1933", ZVMEV 1932, No. 34, S. 692.

Borsig:	8	Schnellzuglok. u.	9	Güterzuglok.
Henschel:	10	„	„ 26	Pers.-Tenderl.
Krupp:	8	„	„ 10	„ „
Schichau:	12	Güterzugtenderlok. und		
	12	Schmalspurlokomotiven.		
Krauß-Maffei:	8	Lokalbahnlokomotiven.		
Eßlingen:	2	Güterzuglokomotiven.		
Orenstein & Koppel:	5	Pers.-Tenderlokomotiven.		
Schwartzkopff:	12	Schmalspurlokomotiven und		
	7	Güterzuglokomotiven.		

Für die Jahre 1934 und 1935 wurden neue vertragliche Abmachungen im Sinne der Bestimmungen des dreijährigen Vertrages mit den Mitgliederfirmen der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung getroffen, wobei die zugesicherte Mindestmenge von 100 Lokomotiven auf Grund der ansteigenden wirtschaftlichen Verhältnisse der DR erstmalig erhöht werden konnte[15]).

Die Aufträge für das Jahr 1935 sind zum großen Teil schon im alten Jahr vergeben worden, um der Lokomotivindustrie die Aufrechterhaltung einer gleichmäßigen Beschäftigung zu ermöglichen. Mit 104 Lokomotiven, die Anfang Januar 1935 in Auftrag gegeben wurden, ist das Programm 1934/1935 im wesentlichen erschöpft. Die Verteilung dieses letzten Kontingents entspricht etwa der der früheren Aufträge: Henschel erhält mit 25% (der Stückzahl) den größten Anteil, mit 11 bis 14% sind jeweils Borsig, Krupp, Schwartzkopff und Schichau beteiligt, während der Rest sich auf Orenstein & Koppel, Eßlingen, Krauß-Maffei und Jung verteilt.

Für die Größenordnung des genannten Auftrags ergibt sich ein Anhaltspunkt insofern, als der Preis je Lokomotive zwischen RM 100 000 (für Güterzuglokomotiven) und RM 200 000 (für schwere Schnellzugslokomotiven) schwankt und sich die Aufträge an die vier erstgenannten Firmen auf Schnellzugslokomotiven und an die restlichen Firmen auf Güter- und Personenzuglokomotiven beziehen.

An der Lieferung elektrischer Lokomotiven war von jeher immer nur eine geringe Anzahl von Firmen beteiligt; im einzelnen handelt es sich um die Firmen A.E.G., Berlin; Siemens-Schuckert, Berlin; Bergmann, Berlin; Brown-Boveri, Mannheim.

20261. mit der Oberbaustoffindustrie.

Der Vertrag mit der DWV hat zu ähnlichen Abmachungen auch auf anderen Gebieten geführt. Der wichtigste, und dem DWV-Vertrag am ähnlichsten, ist der Vertrag mit dem „Oberbauschrauben-Verband". Auf Anregung der DR erfolgte im Jahre 1928 die Gründung des Oberbauschrauben-Verbandes. Zunächst schloß das damalige Reichsbahn-Zentralamt mit dem Verband einen Vertrag in Form eines „Gentleman-

[15]) Vgl. auch die Ausführungen im Abschn. 20010: „Fahrzeuge", S. 22 ff.

agreement", und zwar mit Wirkung bis zum 1. Januar 1931. Dieses Abkommen hatte den Zweck „auf der einen Seite die Werke vor einem ungesunden und die Wirtschaft nur schädigenden, hemmnugslosen Konkurrenzkampf zu bewahren, auf der anderen Seite aber auch durch den Zusammenschluß eine möglichst rationelle Herstellung der Oberbauschrauben herbeizuführen und dadurch eine angemessene, den Hauptabnehmer der Werke, die Reichsbahn, vor Übervorteilung schützende Preisbildung zu ermöglichen, die von letzterer jeder Zeit nachgeprüft werden kann"[16]).

Dieses Abkommen wurde, da es sich nach Ansicht beider Parteien bewährt hat, im Februar 1931 durch einen festen Vertrag abgelöst, was bereits im „Gentleman-agreement" vorgesehen war[17]). Durch ihn wurde gleichzeitig der Oberbauschrauben-Verband bis zum 31. Dezember 1935 verlängert.

Z. Z. des Vertragsabschlusses gehörten dem Verband folgende Firmen an:

1. „Archimedes" Schlesisch-Sächsische Schraubenfabriken A.-G., Breslau/Chemnitz.
2. Bahnbedarf, Darmstadt, Werk der Aquila A.-G. für Handels- und Industrieunternehmungen, Frankfurt/Main.
3. Bauer & Schaurte, Schrauben- und Mutternfabrik A.-G., Neuß (Rhein).
4. Brune & Kappesser G.m.b.H., Essen (Ruhr).
5. Crefelder Schraubenfabrik m. b. H., Krefeld-Linn.
6. Düsseldorfer Eisenhüttengesellschaft, Ratingen b. Düsseldorf.
7. Eschweiler Bergwerksverein, Eschweileraue.
8. Wilhelm Hegenscheidt A.-G., Ratibor (O/Schl.).
9. Homburger Eisenwerk A.-G. vorm. Gebr. Stumm, Neunkirchen (Saar).
10. Klöckner-Werke A.-G., Castrop-Rauxel.
11. Friedr. Krupp A.-G., Friedrich-Alfred-Hütte, Rheinhausen (Niederrhein).
12. Norddeutschen Schrauben- & Metallwerke A.-G., Berlin-Niederschönhausen.
13. Eisenwerk Nürnberg A.-G., vorm. J. Tafel & Co., Nürnberg.
14. Redenhütte der Kokswerke & Chemische Fabriken A.-G., Hindenburg (O/Schl.).
15. H. B. Seißenschmidt A.-G. Plettenberg/W.
16. Schmiedag, Vereinigte Gesenkschmieden A.-G., Hagen.
17. Vereinigte Stahlwerke A.-G., Düsseldorf.
18. Norddeutsche Schrauben- und Mutternwerke A.-G., Peine.
19. Schraubenfabrik Emil Kettler, Haspe/W.

---

[16]) § 1 des Gentleman agreement.

[17]) Vertrag zwischen dem RZE (im Namen der DR) und der Oberbauschrauben G. m. b. H. als Geschäftsstelle des Oberbauschrauben-Verbandes.

20. Ruhrtaler Nieten- und Schraubenwerke G.m.b.H., Hattingen/W.
21. Orenstein & Koppel A.-G., Berlin.

Im einzelnen enthält der Vertrag u. a. folgende, in diesem Zusammenhang interessierende Bestimmungen:

Im § 1 wird betont, daß die Wirtschaftlichkeit der Oberbauschraubenindustrie sowohl durch planmäßige Arbeit innerhalb der Betriebe in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht, als auch durch weitere Herabminderung der Zahl der Erzeugungsstätten gefördert werden soll. Hiervon ausgehend erklärt sich das RZE bereit, 90% des Bedarfs der DR an Oberbauschrauben an die Mitglieder des Verbandes zu vergeben.

§ 2 bestimmt, daß die im Verband zusammengeschlossenen Werke ihre Selbstkosten durch Sachverständige, die das RZE bestimmt, untersuchen lassen müssen. Jährlich erfolgt eine grundlegende Selbstkostenuntersuchung. Diese Untersuchung soll mit einem Erfahrungsaustausch verbunden sein.

§ 3 legt fest, daß den Preisfestsetzungen die durchschnittlichen Selbstkosten derjenigen Werke zugrunde gelegt werden, die in der jeweiligen Schraubensorte die niedrigsten Selbstkosten aufweisen. Zu diesen Durchschnittsselbstkosten kommt ein angemessener Gewinnaufschlag, der von Fall zu Fall bestimmt wird. Er soll in der Regel nicht unter 5% und nicht über 10% liegen.

§ 4 behandelt die jeweilige Preisfestsetung und die Verteilung der Aufträge an die einzelnen Werke, die allein vom RZE vorgenommen wird. Über die Mengen, die über 90% des Bedarfs hinausgehen, behält sich das RZE eine völlig freie Verfügung vor. Mengen, die einen zum Verband gehörenden Werke aus dieser dem RZE zur Verfügung stehenden 10%igen Quote übertragen werden, dürfen den betreffenden Werken vom Verband nicht auf die Verbandsquote angerechnet werden.

Nach § 8 liegt die Unwirtschaftlichkeit eines Werkes vor, wenn das Werk mit seinen Selbstkosten 5% über dem Durchschnitt der Selbstkosten von denjenigen 7 Werken liegt, die jeweilig für die einzelnen Sorten die niedrigsten Selbstkosten aufzuweisen haben. Es folgen noch nähere Bestimmungen über die Feststellung der Unwirtschaftlichkeit und schließlich heißt es, daß nach Ablauf der Frist zur Behebung der Unwirtschaftlichkeit die Selbstkosten erneut nachgeprüft werden und daß, falls sie wiederum 5% höher als die Durchschnittsselbstkosten sind, der Ausschluß erfolgt. Die Verbandswerke müssen sich verpflichten, die Fabrikation von Oberbauschrauben-Sorten, für die ein Ausschluß erfolgt ist, während der Dauer des Vertrages nicht mehr aufzunehmen.

Von entscheidender Bedeutung ist die erwähnte Selbstkostenuntersuchung der Werke durch unabhängige Sachverständige; sie soll als Grundlage der Preisermittlung dienen, die Wirtschaftlichkeit der Werke zum Zwecke der Senkung der Selbstkosten und Preise erhöhen sowie schließlich, und das scheint uns zugleich das wichtigste Ziel, unwirtschaftliche Werke auszuschließen. Auf diese Kernprobleme des Ver-

trages werden wir im Zusammenhang mit den Fragen der Preisbildung noch näher zurückkommen.

Das RZE nimmt allein, wie bereits aus den vertraglichen Bestimmungen hervorging, die Verteilung an die einzelnen Mitglieder des Verbandes vor, mit denen auch, ähnlich auch wie bei dem Vertrage mit der DWV, die jeweiligen Lieferungsverträge abgeschlossen und abgerechnet werden. Dabei werden die Zahlungsbedingungen und die sonstigen Vertragsbedingungen von Fall zu Fall mit den einzelnen Firmen vereinbart.

Bei der Verteilung der Aufträge hat sich das RZE bereit erklärt, die vom Verband für die einzelnen Werke festgesetzten Quoten nach Möglichkeit der Verteilung zugrunde zu legen.

Die Quotenliste der Werke des Oberbauschrauben-Verbandes mit Gültigkeit vom 1. Januar 1932 — Verlängerung des Verbandes bis zum 31. Dezember 1935 — hat folgendes Aussehen[18]):

Lfd. Nr.	Mitglieder	Quote in %
1.	Archimedes, Chemnitz	3,76
2.	Bahnbedarf, Darmstadt	2,06
3.	Brune & Kappesser, Essen	6,45
4.	Crefelder Schraubenfabrik, Crefeld	3,23
5.	Düsseldorfer Eisenhüttengesellschaft, Ratingen	11,91
6.	Eschweiler Aue	3,90
7.	Gewerkschaft Dorn, Herne	4,26
8.	Hegenscheidt, Ratibor	3,17
9.	Homburger Eisenwerke, Homburg	13,41
10.	Kettler, Haspe	2,58
11.	Klöcknerwerke, Rauxel	6,96
12.	Friedr. Krupp, Essen	2,19
13.	Eisenwerk, Nürnberg	6,35
14.	Orenstein & Koppel, Berlin	1,01
15.	Redenhütte, Hindenburg	3,22
16.	H. B. Seißenschmidt, Plettenberg	1,04
17.	Schmiedag, Hagen	7,00
18.	Schrauben, Peine	2,81
19.	Vereinigte Stahlwerke, Düsseldorf	14,69
	Zusammen:	100,00

Die besondere Stellung der DR als Hauptabnehmerin der Oberbauschraubenindustrie geht aus der folgenden Zusammenstellung hervor[19]), und erklärt auch die aktive Anteilnahme der DR an der Bildung des Oberbauschrauben-Verbandes.

---

[18]) Dem Verfasser vom Oberbauschrauben-Verband zur Verfügung gestellt.

[19]) Unterlagen des Oberbauschrauben-Verbandes.

Bestellungen beim Oberbauschrauben-Verband.

	1930		1931		1932		1933	
			in 1 000 t					
	t	%	t	%	t	%	t	%
Reichsbahn	25,8	77,9	29,3	84,6	23,9	86,4	27,0	82,8
Übrig. Inland	4,1	12,3	4,5	13,0	3,6	13,0	5,1	15,4
Ausland	3,3	9,8	0,9	2,4	0,2	0,6	0,6	1,8
Insgesamt	33,2	100,0	34,7	100,0	27,7	100,0	32,7	100,0

Auf fast der gleichen Grundlage wie der Vertrag mit dem Oberbauschrauben-Verband beruht ein Vertrag mit der Weichenrippenplatten-Gemeinschaft, in welcher etwa 18 Firmen zusammengeschlossen sind, und ein solcher mit der Klemmplatten-Gemeinschaft, welche 4 Firmen umfaßt. Auch hier wird die Prüfung der Selbstkosten vorgenommen und die einzelnen Betriebe zur höchsten wirtschaftlichen Leistung in Verbindung mit der Senkung der Preise angehalten sowie die Produktion für die einzelnen Betriebe quotenmäßig festgelegt. Da beide Verträge, wie bereits erwähnt, in ihren Grundzügen mit dem Oberbauschrauben-Vertrag übereinstimmen, erübrigt sich eine nähere Behandlung.

Es sei nur erwähnt, daß z. B. die Preissenkung seit Bestehen des Weichenrippenplatten-Vertrages — etwa seit Ende 1930 — auf Grund der Selbstkostenprüfungen und der damit in Verbindung stehenden Produktionsverbesserung rd. 18—20%, d. s. rd. 100 RM pro t Weichenrippenplatten, beträgt. (Bei Bewertung der Werkstoffe, Löhne und Gemeinkosten zu Tagespreisen).

Für die Beschaffung der weiteren eisernen Oberbaustoffe ist der Stahlwerks-Verband fast der einzige Lieferant, so betrugen die monatlichen Abrufmengen für die Monate September bis einschließlich Dezember 1935 15 000 t, gegenüber 40 000 t Anfang 1935[20]). Die Oberbaustoffe, die der Stahlwerksverband an die DR liefert, umfassen[21]):

Schienen (einschl Zungen-, Leitschienen und Radlenker).
Schwellen, Laschen und Unterlagsplatten (offene, Haken- und Rippenplatten).

Oberbauherstellende Werke innerhalb des Stahlwerks-Verbandes sind folgende[22]):

1. Walzeisenkontor G.m.b.H., Düsseldorf.
2. Gutehoffnungshütte A.-G., Oberhausen.
3. Friedr. Krupp A.-G. Rheinhausen.
4. Klöcknerwerke A.-G., Abt. Georgs-Marien-Werke, Osnabrück.

---

[20]) Vgl. auch die Ausführungen im Abschn. 200121: „Oberbau- und Baustoffe", S. 34 ff.

[21]) Unterlagen des Stahlwerks-Verbands, welche dem Verfasser zur Verfügung gestellt wurden.

[22]) Unterlagen des Stahlwerks-Verbandes.

5. Hoesch-Köln-Neuessen A.-G., Dortmund.
6. Maximilianshütte A.-G., Sulzbach-Rosenberg-Hütte.
7. Oberschlesische Hüttenwerke A.-G., Gleiwitz.
8. Röchling'sche Eisen- & Stahlwerke A.-G., Völklingen.
9. Burbacher Hütte A.-G., Saarbrücken.
10. Neunkircher Eisenwerk A.-G., vorm. Gebr. Stumm, Neunkirchen (Saar).
11. Sächs. Gußstahlwerke Döhlen A.-G., Freital (Sachsen).

Mit dem Stahlwerks-Verband schließt das RZE einen Mantelvertrag ab — in der Regel zweimal im Jahr — in dessen Preisvereinbarungen die übrigen zentralen Beschaffungsstellen eintreten. Nach Abschluß des Mantelvertrages müsen die zu liefernden Mengen spezifiziert werden. Als Unterlagen hierfür dienen die von den RBD'en aufzustellenden Lieferungspläne. Die HV gibt zu diesem Zwecke die Gleislängen bekannt, die erneuert werden sollen, und die Verbrauchsmengen für die gewöhnliche Unterhaltung. Der Abruf der festgesetzten Monatsmengen erfolgt durch das RZE oder die anderen zentralen Beschaffungsstellen für die einzelnen Anlieferungsstellen (Verbrauchsstellen). Der Stahlwerks-Verband seinerseits teilt dem RZE bzw. den übrigen zentralen Beschaffungsstellen die einzelnen Lieferwerke mit und übersendet der Beschaffungsstelle einen Verteilungsplan. Die Verteilung der vertraglich festgelegten Mengen auf die oben angeführten Werke erfolgt entsprechend den Verbandssatzungen und im Rahmen der vorgesehenen Beteiligungsziffer.

Das RZE bzw. die übrigen zentralen Beschaffungsstellen müssen die Spezifikation für die vorgesehenen Monatsmengen spätestens 6 Wochen vor dem Liefermonat vornehmen, damit die einzelnen Werke in der Lage sind, ihre Produktion entsprechend festzusetzen. Der Abruf selbst soll bereits spätestens 14 Tage vor dem Liefermonat erfolgen.

Hinsichtlich der Lieferfristen, Steuern und Zölle gelten besondere Bedingungen, die von Fall zu Fall vereinbart werden, was auch u. a. für die Aufpreise bei Überlängen von Schienen gilt. Ein Aufpreis wird auch dann gerechnet, wenn es sich um die Lieferung von Kleineisenzeug handelt, bei der die Lieferungsmenge unter 100 t liegt.

Sämtliche Preise sind Nettopreise und verstehen sich für 1000 kg einschließlich etwaiger Schutzabgabe, frei Eisenbahnwaggon, der dem Lieferwerk nächstliegenden Bahnhof der DR. Die Zahlungen erfolgen teils durch Wechsel, teils durch Verrechnungsscheck, in der Regel wöchentlich, unmittelbar an den Stahlwerks-Verband; sie entsprechen dem Wert der durchschnittlichen Wochenlieferungen. Von Monat zu Monat erfolgt der Spitzenausgleich.

Eine besondere Beschaffungsart stellt die Weichenbeschaffung dar, zu der abschließend noch kurz folgendes ausgeführt werden soll. Es werden hauptsächlich nur vollständige Weichen beschafft, die zum größten Teil in Weichenwerkstätten der Privatindustrie und zum üb-

rigen Teil in den Weichenwerkstätten der DR angefertigt werden. (Anfertigung in den dafür vorgesehenen RAW'en). Die hierzu nötigen schweren Weichenstoffe einschließlich der eisernen Weichenschwellen und der Rippenunterlagsplatten werden von der DR geliefert und in den Weichenwerkstätten nur bearbeitet und zu vollständigen Weichen zusammengestellt. Die kleineren Weichenteile, bei denen es in der Hauptsache auf eine genaue Passung ankommt, werden von den Weichenwerken selbst geliefert. Die reichsbahneignen Weichenwerkstätten fertigen vorwiegend nur anormale und solche Weichen an, die in geringer Zahl gebraucht werden; hauptsächlich werden sie mit der Ausbesserung und Umarbeitung ausgebauter älterer Weichen beschäftigt.

Die Preisvereinbarungen mit den privaten Weichenwerken, die z. T. in einer Vereinigung zusammengeschlossen sind, erfolgen auf Grund von Mantelverträgen, in die die einzelnen Beschaffungsstellen eintreten.

20262. mit den Kohlensyndikaten.

Wie bereits ausgeführt, werden Kohlen, Koks und Preßkohlen ausschließlich von den zentralen Beschaffungsstellen beschafft. Das RZE ist hinsichtlich der genannten Betriebsstoffe zentrale Beschaffungsstelle für die vormals preußisch-hessischen RBD-Bezirke sowie für die RBD-Bezirke Karlsruhe, Stuttgart und Dresden. Das RZA München beschafft für die süddeutschen RBD-Bezirke. Die Beschaffung wird nach einheitlichen Gesichtspunkten vorgenommen, die maßgeblich durch die allgemeine Wirtschaftslage, die Finanzlage der DR, die Lage auf dem Kohlenmarkt, die wärmewirtschaftlichen Maßnahmen, die Transportfrage, die Vorratspolitik u. dgl. m. beeinflußt werden.

Eigne Zechen besitzt die DR nicht; an den Lieferungen sind die durch das Kohlenwirschaftsgesetz gebildeten Syndikate sowie einige Kohlenhandelsfirmen beteiligt, mit denen im einzelnen die vertraglichen Abmachungen getroffen werden[23]). Fest abgegrenzte Versorgungsgebiete für die einzelnen Kohlenreviere bestehen nicht; gewisse Absatzgebiete ergeben sich bei Berücksichtigung der Entfernung von den Zechen bis zur Verbrauchsstelle sowie durch die Prüfung der Güte und Preise der Kohle.

---

[23]) Der Bezug von Auslandskohle fand kurz nach dem Kriege statt. Im Herbst 1919 und im Winter 1922 standen die damaligen Reichseisenbahnen kurz vor dem wirtschaftlichen Zusammenbruch. Sie hatten auf ihren Kohlenlagern zeitweilig nur für 8—10 Tage Kohlenvorräte. Durch die Besetzung des Ruhrgebietes wurden die Verhältnisse weiterhin verschärft. Die Reichseisenbahnen bezw. die „Deutsche Reichsbahn" waren deshalb gezwungen, Kohlen aus dem Ausland zu beziehen. Von England, der Tschechoslowakei, Amerika und Holland wurden größere Mengen Kohlen im Werte von rd. 130 Mio RM bezogen, was einen nicht unerheblichen Bedarf von Devisen zur Folge hatte. Näheres hierüber vgl. Telemann: „Die Kohlenbeschaffung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. RB 1925, H. 42, S. 408.

Die HV stellt monatlich einen Lieferplan für das gesamte Versorgungsgebiet auf. Der Abruf der festgelegten Mengen erfolgt monatlich. Um welche jährlichen Kohlenmengen es sich handelt und wie sich der Verbrauch an Kohlen in den letzten Jahren entwickelt hat, wurde bereits in einem anderen Zusammenhang dargelegt[24]). Wir haben dort gesehen, daß der Kohlenverbrauch der DR unter normalen Verhältnissen etwa 10% der gesamten Steinkohlenförderung ausmacht und daß weiterhin der Kohlenverbrauch in den letzten Jahren durch das Vordringen von Elektrizität aus Braunkohle und Wasserkräften sowie durch die Verbesserung der technischen Ausnutzung der Kohle sowohl absolut als auch relativ in Bezug auf die Verkehrsleistung zurückgegangen ist.

Die folgenden Ausführungen beschränken sich auf die Vertragsabwicklung und Abrechnung zwischen dem RZE, welches etwa 80% der gesamten Brennstoffmengen beschafft, und dem Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikat, welches mit der Lieferung von Ruhrkohle anteilig gegenüber den übrigen Syndikaten und Kohlenhandelsgesellschaften an erster Stelle steht. Das genannte Syndikat versorgt die westlichen und südlichen Verwendungsbezirke der DR.

Dem Dezernat 74 des RZE[25]) ist die Beschaffung von Kohlen, Koks und Preßkohlen übertragen. Bei der Beschaffung wird nach Lokomotivkohlen und Werkkohlen unterschieden; das Verfahren vollzieht sich im einzelnen wie folgt[26]):

a) Bei der Lokomotivkohle ermittelt das RZE auf Grund der Bestandsmeldungen der Verbrauchsstellen diejenigen Kohlenmengen, die für die einzelnen Bezirke[27]) monatlich erforderlich sind und beschafft werden müssen. Dabei ist verkehrsschwachen Monaten je nach der Finanzlage eine Bevorratung in solchem Umfang vorzunehmen, daß in verkehrsstarken Monaten oder bei plötzlich eintretendem Wagenmangel nur die Beschaffung der zur Durchführung des normalen Betriebes erforderlichen Mengen nötig ist. Die von der HV festgesetzten Dienstkohlenmindestbestände dürfen selbst in Zeiten starken Verkehrs nicht unterschritten werden.

Der Bedarf an Werkkohlen (Braunkohlen, Braunkohlenbriketts sowie Koks für Zentralheizung) wird von den RBD'en für das Heizjahr (April/März), der übrige Bedarf an Werkkohlen (einschl. Koks für Sonderzwecke) allmonatlich beim RZE angemeldet.

b) Das RZE ruft die errechneten Mengen Lokomotivkohle sowie die angeforderten Mengen an Werkkohlen beim Rheinisch-Westfälischen-Kohlen-Syndikat ab. Die monatlich benötigten Brennstoffmengen werden jeweils in einer besonderen Besprechung zwischen Vertretern

---

[24]) Vgl. die Ausführungen im Abschn. 200120: „Betriebsstoffe", S. 30 ff.

[25]) Vgl. auch die Ausführungen im Abschn. 20111: „Die zentralen Beschaffungsstellen", S. 78 ff.

[26]) Den folgenden Ausführungen liegt die Geschäftsanweisung des Dez. 74 des RZE zugrunde.

[27]) Die Bezirke decken sich mit den RBD-Bezirken.

der Syndikats und des RZE sorten- und mengenmäßig festgelegt und besonders verbrieft[28]). Die Verteilung der vom RZE monatlich bezogenen Brennstoffmengen auf die einzelnen Gruben des Syndikats richtet sich jeweils nach der Fördermöglichkeit und dem Beschäftigungsgrad der in Frage kommenden Zechen, wobei die Wünsche der DR nach Möglichkeit berücksichtigt werden.

c) Nach Abruf der Bedarfsmengen bei dem Syndikat wird den RBD'en allmonatlich die im nächsten Monat zur Lieferung kommende Menge mitgeteilt.

d) Für die fördertäglich von den einzelnen Zechen des Syndikats an die Verteilungsstellen der RBD'en zu liefernden Lokomotivkohle werden Verteilungspläne aufgestellt. Die Verteilung selbst wird im Einvernehmen mit dem RZE von dem Kohlenabnahmeamt Essen vorgenommen. Die Verteilung der Kohlen von den Verteilungsstellen zu den Verbrauchsstellen regeln die RBD'en.

e) Die Anlieferung der Sendungen erfolgt mit dem für jedes Revier besonders gekennzeichneten Dienstkohlenfrachtbrief. Dieser begleitet die Sendung bis zur Empfangsstelle, die den Empfang hierauf bescheinigt und den Frachtbrief unmittelbar dem RZE einsendet[29]).

Die Lieferungen erfolgen ab Zeche in handelsüblicher Beschaffenheit. Als Preise gelten im allgemeinen die jeweils gültigen, normalen, im Reichsanzeiger veröffentlichten Verkaufspreise.

f) Die Abrechnung mit dem Syndikat erfolgt auf Grund der beim RZE eingegangenen Frachtbriefe und der Rechnungen des Syndikats. Das Syndikat stellt jeweils am Ende eines Monats eine vorläufige Rechnung über die ungefähr angelieferten Mengen auf, die bis zum 10. des nächsten Monats bis auf einen Restbetrag beglichen wird. Die entstehende Spitze wird nach Erteilung der endgültigen Abrechnung bzw. Prüfung derselben durch das RZR in der Regel bis zum 20. jeden Monats bezahlt[30]).

Bei den Vertragsabschlüssen mit Kohlenhandelsfirmen werden in der Regel bestimmte Monatsmengen vereinbart. Den Verträgen, welchen die ABL und die besonderen Vertragsbedingungen zugrundeliegen, enthalten u. a. folgende wichtige Bestimmugen:

Eisenbahnwagen ab Grube.

a) Wir übertragen Ihnen zur Lieferung in den Monaten . . . .

aa) fördertäglich . . . . Tonnen Kohlen aus . . . . Gruben zum jeweiligen am Versandtage geltenden Listenpreis des . . . . . Syndikats für die Tonne = 1000 kg bahnamtliches Gewicht frei

---

[28]) Angaben des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats, welche dem Verfasser unterbreitet wurden.

[29]) Für den internen Abrechnungsverkehr zwischen den einzelnen RBD'en und dem RZE (Dienstkohlenabrechnung) ist das Lochkartenverfahren in Anwendung. Die Dienstfrachtbelastung erfolgt an Hand der Abrechnungsvorschrift 20. DR, Berlin 1930.

[30]) Angaben des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats.

bb) arbeitstäglich . . . Tonnen Steinkohlenbriketts zum festen Preise von . . . .

Wir behalten uns vor, obige Menge bis zu . . . . % zu erhöhen oder zu ermäßigen. Ein Anspruch auf Nachlieferung etwa ausfallender Mengen besteht nicht.

b) Die Lieferung hat in fördertäglich gleichmäßigen Mengen zu erfolgen. Die Aufstellung Ihres Liefer-Solls auf die einzelnen Gruben ist spätestens bis zum 22. jeden Monats für den folgenden Monat an das RZE einzusenden. Die Genehmigung der Aufteilung behalten wir uns vor.

c) Für die Lieferung gelten die bisherigen Bedingungen: Die Kohlen sollen stets frisch gefördert, trocken und handelsüblich, frei von Schiefer, Bergemitteln und sonstigen Unreinigkeiten sein. Hinsichtlich ihrer chemischen Zusammensetzung (Wassergehalt, Aschegehalt, flüchtige Bestandteile, Heizwert) und ihrer Verwendung müssen die Kohlen den Betriebserfordernissen genügen.

Die Briketts müssen aus reinen Feinkohlen hergestellt sein. Sie sind in handelsüblicher Form und im Gewicht — normal nicht über 3 kg — zu liefern und müssen für den Lokomotivbetrieb und die Stapelung geeignet sein. Sie müssen ungebrochen und so fest sein, daß ein übermäßiger Abtrieb vermieden wird und dürfen im Feuer nicht eher zerfallen, bevor sie vollständig durchgebrannt sind.

d) Kohlen und Briketts, die den vorstehenden Bedingungen nicht entsprechen, können nach freier Wahl des RZE zurückgewiesen oder gegen entsprechenden Preisnachlaß übernommen werden.

e) Die Güteprüfung wird nach den Vorschriften der DR vorgenommen.

f) Der Fälligkeitstag für die Zahlung für die innerhalb eines Monats gelieferten Mengen ist der . . . . des auf die Lieferung folgenden Monats.

21. Die Preisbildung im Beschaffungswesen.

„In der Regel wird beim Vertragsabschluß ein bestimmter Preis angegeben, zu dem die Erfüllung des Vertrages zu erfolgen hat. Dieser Preis kann sich für die gesamte Lieferung (die auch verschiedene Warengattungen oder Qualitäten umfassen kann) verstehen — Pauschalpreis — oder für ein einheitliches Teilquantum derselben — Einheitspreis (Preis der Qualitätseinheit) — und letztere ist das Normale“[1]).

[1]) Hellauer a. a. O., S. 332.

Die VVL legt im § 5 fest, daß die Lieferung oder Leistung gegen feste Preise nach Maß, Gewicht oder Stück vergeben werden muß, und daß hiervon nur auf Anordnung der HV abgegangen werden darf. Wenn statt nach Einheitspreisen nach Kostenbestandteilen vergeben wird, muß sich der Auftraggeber einen wesentlichen Einfluß auf die Gestaltung der Vor- und Nachrechnung (Vor- und Nachkalkulation) sowie das Recht der Nachprüung vorbehalten.

Die Ausf.-Best. ABL enthalten die eindeutige Bestimmung, daß die vereinbarten Preise fest sind und lassen sich demgemäß auf Ausnahmen unter keinen Umständen ein. Nichts könnte auch für eine Unternehmung wie die DR, wie auch für Industrie und Handel verhängnisvoller sein, als eine unsichere Preisgestaltung, die notwendigerweise mit einer allgemeinen Unsicherheit des Marktes Hand in Hand gehen und die betriebswirtschaftlichen Dispositionen des Unternehmers stark beeinträchtigen muß.

Ausnahmen können nur in ungewöhnlichen Fällen in Frage kommen, insbesondere bei umfangreichen Aufträgen mit außergewöhnlich langen Lieferfristen. Grundsätzlich muß auch bei Aufträgen mit langer Lieferfrist der feste Preis so lange wie möglich angestrebt werden. Es kann aber auch vorkommen, daß zunächst keine Preisvereinbarungen getroffen werden, sondern den sukzessiven Abrufen jeweils die gültigen Listenpreise der betreffenden Firmen zugrunde gelegt. Abgesehen von dieser Ausnahme, werden die Preise vorher vereinbart. Bei allen Vergebungen bzw. Bestellungen werden besondere Bestellschreiben, die den wesentlichen Vertragsinhalt wiedergeben, oder auch bei Kleinkäufen Bestellzettel ausgefertigt, in die der Preis gemäß Preisverzeichnis, lt. mündlicher oder schriftlicher Vereinbarung eingesetzt werden muß.

210. Die allgemeine Ermittlung der Preise.

Grundsätzlich muß hervorgehoben werden, daß die Beschaffungsstellen der DR, wie die einer jeden anderen privaten oder öffentlichen Unternehmung, auf die wirtschaftlichste Weise zu beschaffen bestrebt sein müssen. Notwendig sind hierbei insbesondere die ständige Beobachtung der Marktlage, der Preisbewegungen, der günstigsten Beschaffungszeit, der Lage der Lieferfirmen, fortlaufende Überprüfung und Vergleich der Konkurrenzangebote, kurzum eine eingehende Analyse des Beschaffungsmarktes. Darüber hinaus muß die DR auf Grund ihrer Sonderstellung auf den verschiedenen Märkten versuchen, die Entwicklung der Marktlage über längere Zeiträume zu beobachten und zu beeinflussen. Es muß ihr Streben sein, an die Märkte nicht so heranzutreten, daß der im Verhältnis zu anderen Konsumenten dieser Märkte erhebliche Bedarf der DR beunruhigend auf die betreffenden Märkte wirkt.

Die Preisentwicklung wird seitens des RZE auf Grund von graphischen Darstellungen fortlaufend, in gegebenen Fällen bis in Einzel-

bestandteile der betreffenden Ware verfolgt, um dadurch die Entwicklung der für die Preisbildung maßgebenden Ursachen erkennen zu können.

Die Ausnutzung der natürlichen Konkurrenz unter den Produzenten wird im allgemeinen eine möglichst günstige Preisstellung erreichen lassen, soweit es sich um Lieferungen oder Leistungen handelt, für deren Ausführung ein fest umgrenzter Kreis von Lieferern vorhanden ist, d. h. mit anderen Worten immer da, wo die DR im freien Markt zu beschaffen in der Lage ist. Überall dort, wo ein freier Markt nicht zur Verfügung steht, muß die DR andere Wege einschlagen; hierauf soll weiter unten beispielsweise näher eingegangen werden[1]).

Wie bereits schon ausgeführt, ist der Zuschlag nicht unbedingt an die niedrigste Geldforderung gebunden, sondern auf das Angebot zu erteilen, welches unter Berücksichtigung aller Umstände als das wirtschaftlichste erscheint. Daraus geht aber auch hervor, daß angemessene Preise gezahlt werden sollen, was wiederum zur Folge hat, daß die betreffende Lieferung oder Leistung im allgemeinen bedingungsgemäß zur Ausführung kommt.

Bei der Zusammenstellung der Angebote müssen alle zur Beurteilung der Preiswürdigkeit und zum Preisvergleich nötigen Angaben gemacht werden. Hiefür kommen in Betracht: Alle entstehenden Nebenkosten und Frachten, besondere Angaben über die Güte der Waren (entsprechend den Lieferbedingungen oder dem Befund bei der Musterprüfung), etwaige Kosten für die frachtfreie Rücksendung der Verpackung, etwaige Frachtunterschiede bei Angeboten von ortsansässigen und auswärtigen Lieferern u. dgl. m.

Bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung (Preisvergleich) sind regelmäßig die Sätze des Dienstguttarifes zugrunde zu legen[2]), ausnahmsweise werden aber auch die Frachtsätze des öffentlichen Verkehrs in die „Bezugskalkulation" eingestellt, besonders beim Bezug von Lieferorten, die an fremden Bahnen — auch Privatbahnen — gelegen sind, und zur Ermittlung des angemessenen Frachtvorsprungs bei Angeboten eines ortsansässigen Bieters frei Empfangsstelle.

Aber auch die auf den Lieferungen ruhenden Vorfrachten, soweit sie der DR nachweislich zugute gekommen sind, können bei der Bezugskalkulation in beschränktem Umfange mit berücksichtigt werden. Dies gilt vor allem für Eisen und Stahl oder ihre Erzeugnisse, da Eisen mit der Frachtbasis Oberhausen oder Neunkirchen gehandelt wird und der abseits vom Standort der Eisenindustrie gelegene Verarbeiter entsprechend mit Fracht vorbelastet ist. Wie hierbei von Seiten der Beschaffungsstellen die Wirtschaftlichkeitsberechnung unter Berücksichtigung der entstandenen Vorfrachten vorgenommen wird, sei beispielsweise nachstehend angeführt:

---

[1]) Vgl. Abschn. 212: „Die vertragliche Mitwirkung bei der Selbstkostenermittlung und Preisfestsetzung", S. 218 ff.

[2]) Nach der Abrechnungsvorschrift 20 der DR.

Eine 15 t Ladung Stabeisen koste in Essen 2 000,00 RM
in Nürnberg 2 349,50 RM
Beschaffungsstelle (Bezugsort) — oder auch Empfangsstelle — sei Regensburg.
Der Frachtsatz Kl. D beträgt:

	5 t	10 t	15 t
Essen-Nürnberg	293	268	244
	104*)	88*)	74*)
Essen-Regensburg	325	298	271
	114*)	98*)	82*)
Nürnberg-Regensburg	89	81	74
	26*)	23*)	19*)

*) Dienstgutfrachtsatz.

Für 15 t Stabeisen beträgt die
öffentliche Fracht von Nürnberg nach Essen: 366,00 RM
„ „ „ „ „ Regensburg: 111,00 „
„ „ „ Essen nach Regensburg: 406,50 „
Dienstgutfracht von Essen nach Regensburg: 123,00 RM
„ „ „ „ Nürnberg: 111,00 „
„ „ Nürnberg nach Regensburg: 28,50 „
Dann ergibt sich bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Lieferung nach Regensburg ein Preis von:

a) 2 000,00 RM Verkaufspreis (Angebotspreis).
\+ 123,00 „ Dienstgutfrachten für die Strecke Essen—Regensburg.
2 123,00 RM für die Lieferung von Essen.

b) 2 349,50 RM Verkaufspreis (Angebotspreis).
\+ 28,50 „ Dienstgutfracht Nürnberg—Regensburg.
2 378,00 RM
— 366,00 „ Absetzung an öffentlicher Fracht für die Strecke Essen—Nürnberg.
\+ 111,00 „ Zusetzung an Dienstgutfracht für die Strecke Essen—Nürnberg.
2 123,00 RM für die Lieferung von Nürnberg.

Für die Preisermittlung bzw. Feststellung des günstigsten Angebots dienen weiterhin besondere Preisverzeichnisse, in denen alle wichtigen Abschlüsse der betreffenden Beschaffungsstelle nach Menge, Tag der Vergebung und Preis eingetragen werden. Vierteljährlich stellt das RZE diese Angaben der einzelnen Beschaffungsstellen zusammen, wobei alle Preisabweichungen von mehr als 10% gegenüber dem Mindestpreis besonders kenntlich gemacht werden. Die auf diese Weise ermittelten Richtpreise werden wiederum den einzelnen Beschaffungsstellen bekanntgegeben, so daß diesen ein Anhalt für die Preislage der betreffenden Waren gegeben ist.

211. Die Prüfung und Festsetzung der Preise.

Der Grundgedanke, das Verdingungswesen als Beschaffungsform bei den öffentlichen Unternehmungen einzuführen und zu bevorzugen, war vor allem die Veranstaltung eines Wettbewerbs und die Ausnutzung der Anbieter-Konkurrenz auf den Beschaffungsmärkten. Durch die Verbundenheit mit einem freien Markte, durch das Konkurrenzangebot, muß das Verdingungswesen zu einer Verfeinerung und Verschärfung der Kostenberechnungen führen. Die beteiligten und interessierten Produzenten werden durch den verschärften Kampf um den Absatz gezwungen, sich mehr mit dem Problem ihrer Selbstkostenrechnungen zu beschäftigen. Einwandfreie Selbstkostenrechnungen bilden im Verdingungswesen die Grundlage für die Angebotskalkulation und für eine betriebswirtschaftliche Auswertung der Ausschreibungsergebnisse. Eine erfolgreiche und nicht verlustbringende Beteiligung an Ausschreibungen setzt eine ordnungsmäßige und sorgfältige fortlaufende Selbstkostenrechnung voraus, da die Angebotspreise konkurrenzgebunden sind. Die großen, bedeutenden Preisdifferenzen, die des öfteren bei eingereichten Angeboten für ein gleichartiges Erzeugnis festgestellt werden können, beweisen, daß die Bedeutung und wesentliche Aufgabe der Selbstkostenrechnung von vielen Unternehmern noch nicht richtig verstanden wird. Die Preisunterschiede sind sehr oft zu groß, um durch die produktionstechnischen und örtlichen Standortverschiedenheiten gerechtfertigt zu sein. Diese Unterschiede finden nur in einer mangelhaften, unrichtigen und unterlassenen Aufstellung einer Selbstkosterechnung ihre Begründung.

Das Problem besteht nun darin, die Verschiedenheit im Kostenaufbau bei Unternehmungen der gleichen Branche zu erklären. Es ist hierbei insbesondere zu prüfen, welche Hilfsmittel und Maßnahmen geeignet sind, einen verwertbaren betriebswirtschaftlich-kritischen Kostenvergleich zu ermöglichen, um damit sichere Anhaltspunkte für die Prüfung und Festsetzung der Angebotspreise zu haben. Die Frage der Bereitstellung des Vergleichs- und Beurteilungsmaterials stellt neben dem allgemeinen betriebswirtschaftlichen Kostenproblem ein besonderes Problem für die Angebotsprüfung dar. Derartige Vergleichsziffern sind ein geradezu unentbehrliches Hilfsmittel für wirklich verwertbare Angebote und damit für die Beurteilung und Prüfung der Selbstkostenaufstellungen.

Der eingehende Kostenvergleich als Mittel der Angebotsprüfung und Preisfestsetzung ist in früheren Jahren von den Beschaffungsstellen der DR — das gilt im übrigen auch für die sonstigen öffentlichen Beschaffungsstellen — nicht in dem erforderlichen Maße zur Anwendung gelangt. Teils lag es darin, daß im Beschaffungswesen betriebswirtschaftliche Erkenntnisse sich nur schrittweise durchzusetzen vermochten, teils jedoch daran, daß die Lieferer einer Untersuchung ihrer Selbstkostenrechnungen abweisend gegenüberstanden, so daß das erforderliche Vergleichsmaterial entweder überhaupt nicht, oder nur in ungenügendem Umfang zur Verfügung stand. Auf der anderen Seite wurde von einzelnen Beschaffungsstellen in der Weise verfahren, daß den Ausschreibungs-

unterlagen Formblätter beigefügt wurden, in denen die Angebotspreise nach einzelnen Kostenanteilen für Stoffe, Löhne, Provisionen, Steuern, Gemeinkosten und Gewinn zergliedert werden sollten; diese Angaben wurden oftmals nur von einem, sich an der Ausschreibung beteiligendem Unternehmer angefordert. Derartige Einzelangaben wurden auch in Fällen verlangt, in denen der Wert der Lieferung oder Leistung gering war oder es sich um handelsübliche Waren handelte, deren Preisbildung sich auf Grund eingehender Marktbeobachtungen hätte übersehen lassen.

Abgesehen davon, daß sich mit den Angaben eines einzigen Unternehmers ein betriebswirtschaftlicher Kostenvergleich überhaupt nicht durchführen läßt, ist ein Eindringen in die Selbstkostenrechnung in der umschriebenen Form nicht angängig, da hierbei mehr oder weniger einseitig Geschäftsgeheimnisse verletzt werden können; weiterhin ist zu berücksichtigen, daß eine begrenzte Offenlegung der Selbstkostenrechnung entweder von keinen, oder nur von sämtlichen Unternehmern der gleichen Branche, deren Angebotspreise in engerer Wahl für den Zuschlag stehen, verlangt werden kann. Die Preisprüfung bei einzelnen Unternehmern muß sich auf Sonderfälle beschränken, wie z. B. die Nachprüfung ersichtlich unrichtiger Angebotspreise, die Klärung der Frage, wodurch sich übernormale Preisunterschiede gegenüber anderen Angebotspreisen ergeben u. dgl. m.

Neuerdings ist das RZE dazu übergegangen, die Angebotspreise durch vergleichende Selbstkostenrechnungen nachzuprüfen, wobei eine enge Fühlungnahme mit den betreffenden Lieferfirmen sattfindet.

Die praktischen Erfahrungen sowie die Zielsetzung durchgeführter Betriebsvergleiche waren — bis auf einige Ausnahmen — nicht auf das Verdingungswesen abgestellt, sondern verfolgten andere Ziele. Lediglich in der Waggonbauindustrie und in gewissem Sinne auch in der Oberbauschraubenindustrie hat die DR einen kalkulatorischen Betriebsvergleich durchgeführt, worauf weiter unten näher eingegangen werden soll[1]).

Die Zwecke und Ziele, die mit dem Betriebsvergleich im Verdingungswesen verfolgt werden, können verschieden sein. Zunächst kann eine Beeinflussung der Angebotspreise dahingehend erreicht werden, daß die Unternehmer gezwungen sind, genaue und weigehend aufgeteilte Selbstkostenrechnungen vorzulegen. Ein sachlich belegter Preisdruck führt die Unternehmer dazu, ihre ungerechtfertigte oder falsch ermittelten Preise zu ändern oder zu erkennen, daß sie in der Tat „unwirtschaftlich" gearbeitet haben. Weiterhin dient der Betriebsvergleich zur Beurteilung der eingereichten Angebote; in diesem Falle handelt es sich um eine reine Preisprüfung. Der Betriebsvergleich ist hierbei eine wertvolle Grundlage für den gerechten Vergleich der eingegangenen Selbstkostenrechnungen bzw. Preiskalkulationen und ergibt zuverlässige

---

[1]) Vgl. die Ausführungen im Abschn. 212: „Die vertragliche Mitwirkung bei der Selbstkostenermittlung und Preisfestsetzung, S. 218 ff.

Anhaltspunkte für die Preisfestsetzungen der laufenden Vergebungen. Mit dieser Zielsetzung kann im einzelnen erreicht werden:

a) Die Aufstellung von durchschnittlichen, allgemein geltenden Normalzahlen aus den eingereichten Selbstkostenrechnungen.
b) Die Veränderung der Normalzahlen.
c) Die Errechnung einer unteren und oberen Preisgrenze für die Vergebung.
d) Die Aufstellung von Richtlinien für die Beurteilung von „annähernd gleichwertigen Angeboten".
e) Die Klarlegung des Begriffes „objektiv wirtschaftlichster Angebotspreis".

Letzthin muß sich auch der Betriebsvergleich auf die Frage der Prüfung der wirtschaftlichen und technischen Leistungsfähigkeit der beteiligten Unternehmungen erstrecken, um dadurch die Beschaffung von Unterlagen für die Verteilungsgrundsätze bei der Zuschlagserteilung zu ermöglichen.

Der Betriebsvergleich kann von Fall zu Fall oder systematisch durchgeführt werden. Ausschlaggebend für die Art der Durchführung ist, ob es sich um eine wiederkehrende Vergebung einer feststehenden Lieferung oder Leistung handelt, ob die Vergebung einmalig für eine bestimmte Lieferung oder Leistung erfolgt u. dgl. m. Der Betriebsvergleich muß sich auf gleichartige Unternehmungen einer bestimmten Branche erstrecken.

Die Initiative zum Betriebsvergleich kann sowohl vom Auftraggeber als auch vom Auftragnehmer allein, von beiden gemeinschaftlich oder von einer neutralen Stelle ausgehen. Die Vornahme eines Betriebsvergleichs von dem Auftraggeber allein ist z. T. eine wirtschaftliche Machtfrage; sie ist für die DR gegeben, welche in fast unbeschränktem Umfange auf einzelnen Beschaffungsmärkten eine Monopolstellung einnimmt. Beim Auftragnehmer wird der Betriebsvergleich mit Hilfe der wirtschaftlichen Organisationen und Verbände, verbunden mit der Unterstützung einer neutralen Stelle, durchgeführt. Seine praktische Bedeutung liegt vornehmlich in der Rationalisierung der einzelnen Betriebe, in den Vorteilen, die Ergebnisse für den eigenen Betrieb auszuwerten, und zur Orientierung über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der verschiedenen Unternehmungen innerhalb der Branche. Bei bestimmten Vergebungen kann der Betriebsvergleich auch gemeinschaftlich angestellt werden. Auf Grund vereinbarter Vertragsgrundsätze werden dann bindende Richtlinien aufgestellt, um einen gerechten Betriebsvergleich zu ermöglichen. Es handelt sich hierbei fast immer, wie bei der DWV und dem Oberbauschrauben-Verband, um einen auf gleicher Grundlage beruhenden Kalkulationsvergleich für ein bestimmtes normalisiertes Erzeugnis.

Die vorstehenden Ausführungen mögen gezeigt haben, daß der Betriebsvergleich als Grundlage für die objektive Preisprüfung und endgültige Preisfestsetzung von großem Vorteil sein kann und einen objektiven Vergleich der eingehenden Angebote ermöglicht. Er ist eine

Handhabe für das Erkennen und die Ausschaltung von Unterbietungen bei Ausschreibungen und der freihändigen Vergebung und kann wesentlich dazu beitragen, die viel umstrittene und oftmals falsch verstandene Frage, welches Angebot als das wirtschaftlichste zu betrachten ist und den Zuschlag erhalten soll, zu einer für beide Vertragsteile gerechten Lösung zu führen. Es könnte nur zum Vorteil gereichen, wenn der Betriebsvergleich eng mit dem Verdingungswesen verbunden würde; für die im einzelnen Falle erforderlich werdende methodische und analytische Durchführung kann die Betriebswirtschaftslehre ihre überaus reichen allgemeinen Forschungsergebnisse und speziellen Branchenuntersuchungen zur Verfügung stellen.

Die DR prüft in gewissen Fällen — bei Beschaffung von Geräten, Ersatzstücken, Bauteilen für Fahrzeuge — die Angebotspreise der Privatindustrie in der Weise, daß sie durch die RAW'e, welche zu diesem Zwecke als Zentralwerke eingerichtet sind, Kalkulationen aufstellen läßt, oder u. U. die RAW'e an den Ausschreibungen beteiligt. Der Fortbestand solcher Zentralwerke wird von der DR als notwendig angesehen, da sie preisregelnd wirken sollen. Die Selbstanfertigung darf sich selbstverständlich immer nur auf Ausnahmefälle erstrecken, denn es kann nicht Absicht der DR sein, der Privatindustrie auf diese Weise einen Wettbewerb zu bereiten.

Betriebswirtschaftlich gesehen erhebt sich die Frage, ob für einen Betriebsvergleich hierbei vergleichsfähige Unterlagen gewonnen werden können; ferner inwieweit sich u. a. die Beschäftigungsziffern, Nutzungsziffern und Leistungsziffern, Umschlagsziffern und Kostenziffern sowie schließlich Rentabilitäts- und Wirtschaftlichkeitsziffern der RAW'e, welche an der Ausschreibung beteiligt werden und eine Selbstanfertigung vornehmen, mit den entsprechenden Kennzahlen und Betriebsziffern der Privatindustrie vergleichen lassen. U. a. können z. B. für den Vergleich der Selbstkostenrechnungen vergleichsfähige Zahlen nur aufgestellt werden, wenn als Einheitspreise für die aufgewandten Hilfsstoffe, Werkstoffe usw. die jeweiligen Marktpreise berechnet werden. Wie will man die Gemeinkosten (Werkkosten) der RAW'e für den Auftrag ermitteln und mit denjenigen der Privatindustrie vergleichen? Hinzu kommt, daß die RAW'e nicht mit Steuern belastet sind und keinen Risiko- und Gewinnzuschlag in der Kalkulation berücksichtigen müssen. Welcher Risiko- und Gewinnzuschlag soll im Vergleich mit der Privatindustrie angesetzt werden? Oft wird es vorkommen, daß die RAW'e den Auftrag hereinnehmen, um vorhandene, nur teilweise belastete maschinelle Einrichtungen auszunutzen. In diesem Falle werden häufig nur die proportionalen Kosten in die Kalkulation eingestellt (Werkmehrkosten der RAW'e); daß hierbei ein Betriebsvergleich nicht mehr möglich ist, bedarf keiner besonderen Beweisführung.

Die Aufstellung von „bahneignen" Kalkulationen zum Zwecke eines Betriebsvergleichs ist nur beschränkt möglich und wird in den meisten Fällen nicht zu den gewünschten Erfolg führen können. Der wirtschaftliche Aufbau eines RAW läßt sich eben nur unter weit-

gehenden Einschränkungen mit dem der privaten Betriebe vergleichen, welche in erster Linie produktionstechnisch und marktorientiert eingestellt sind.

Im allgemeinen wäre zu der Prüfung und Festsetzung der Preise noch zu sagen, daß die Art der Durchführung davon abhängig ist, ob es sich um eine öffentliche oder beschränkte Ausschreibung, oder um eine freihändige Vergebung; weiterhin davon, ob es sich um handelsübliche Waren oder Spezialerzeugnisse handelt, welche im einzelnen laufend oder erstmalig beschafft werden. Im Falle der freihändigen Vergebung wird u. a. geprüft werden müssen, inwieweit sich die Marktpreise geändert haben, ob die Qualität der Ware die gleiche geblieben ist. Ergibt die Prüfung, daß die alten Preise gegenüber der früheren Vergebung überholt sind, so müssen sie neu festgesetzt werden. Zu diesem Zwecke müssen neue Angebote angefordert werden, gegebenenfalls unter Vorlage neu aufgestellter Kalkulationen. Im Wege von Preisverhandlungen sind die Preise endgültig festzusetzen.

Bei der beschränkten Ausschreibung erstreckt sich die Prüfung der Preise im wesentlichen auf einen Preisvergleich. Da es sich hierbei in der Regel um die Beschaffung von marktgängigen Waren handelt, bietet eine eingehende Marktanalyse wichtige Anhaltspunkte für die jeweilige Preislage. Eine zweckmäßig eingeleitete öffentliche Ausschreibung kann auf Grund der zahlreich eingehenden Angebote die Preisprüfung wesentlich erleichtern; hier kann mit Erfolg ein Kostenvergleich durchgeführt werden.

Abschließend zu den gemachten Ausführungen über die allgemeine Prüfung und Festsetzung der Preise sei noch die Frage der Preisabreden und Verständigungen der Bewerber bei der Angebotsabgabe gestreift, welche in früheren Jahren zu den umstrittensten Fragen des Verdingungswesens gehörte und auf die Preisbildung einen erheblichen Einfluß auszuüben vermochte. Die früheren sehr einseitigen Verdingungsvorschriften trugen dazu bei, daß die Unternehmer bei der Angebotsabgabe auf Grund einer Ausschreibung sich verständigten, und damit teilweise das Verdingungsverfahren nach ihren eigenen wirtschaftlichen Grundsätzen zu regeln. Der Gedanke des beabsichtigten Wettbewerbs wurde durch solche Verständigungen durchkreuzt. Das Bestreben der Unternehmer nach Freiheit der Preisvereinbarungen ist besonders durch das Problem der Vergebung von Lieferungen und Leistungen zu einem angemessenen Preis hervorgerufen worden. Auf die Formen derartiger Vereinbarungen — z. B. die Form des Verdingungskartells — kann und soll auch im einzelen nicht eingegangen werden. Es sei nur festgestellt, daß derartige Vereinbarungen und Zusammenschlüsse von Unternehmern mit mehr oder weniger kartellmäßigen Bindungen rechtlich zulässig waren. Wie sich die DR vor solchen kartellmäßigen Bindungen in ihren Verdingungsvorschriften schützt, wurde bereits in einem anreren Zusammenhang ausgeführt[2]).

---

[2]) Vgl. Abschnitt: 20242, S. 153.

In Verfolg der gegenwärtigen Maßnahmen auf dem Gebiete der staatlichen Preisüberwachung wurden die Mißstände, welche sich durch die früheren Vereinbarungen und Zusammenschlüsse ergeben hatten, beseitigt. Zunächst erfolgte im Bereich der Vergebung von Bauleistungen die Verordnung über Verdingungskartelle vom 9. Mai 1934[3]). In § 1 dieser Verordnung wurde bestimmt, daß bei der Ausschreibung von Bauleistungen (VOB) für die Ausschreibung Verträge und Beschlüsse der in § 1 der Kartellverordnung vom 2. November 1923 bezeichneten Art insoweit nichtig sind, als sie für die Beteiligung an einer Ausschreibung Verpflichtungen über die Art der Preisfestsetzung oder die Forderung von Preisen enthalten.

Öffentliche Aufträge aus anderen Wirtschaftsgebieten waren nach der Verordnung gegen Preissteigerungen vom 16. Mai 1934 zu behandeln[4]), nach der schon die Preisabrede, die ohne Einwilligung der Preisüberwachungsstelle getroffen worden ist, unter Strafe steht.

Die Verordnung über Verdingungskartelle waren von vornherein auf den Zeitraum bis zum 31. März 1935 beschränkt. Der Reichskommissar für Preisüberwachung hat zur Ergänzung der Verordnung vom 11. Dez. 1934 über Preisbindungen und gegen Verteuerung der Bedarfsdeckung unter dem 29. März 1935 eine „Verordnung zur Ergänzung der Verordnung über Preisbindungen und gegen Verteuerung der Bedarfsdeckung"[5]) erlassen, welche am 1. April 1935 in Kraft getreten ist[6]). Darin wird bestimmt, daß bei Vergebung von Aufträgen durch öffentliche Stellen — als solche werden in § 4 Ziff. 1 u. a. die DR und die Reichsautobahnen ausdrücklich aufgeführt — Verhandlungen oder Vereinbarungen unter den Bewerbern über die Abgabe oder Nichtabgabe von Angeboten, über die zu fordernden Preise für die betreffenden Vergebungen ohne Einwilligung der DR oder der sonstigen öffentlichen Stellen unzulässig sind (§ 1). Es heißt dann weiter:

„Erteilt die DR usw. ihre Einwilligung zu Vereinbarungen im Sinne des § 1, so ist eine weitere Einwilligung des Reichskommissars für Preisüberwachung gemäß § 1 der Verordnung vom 11. Dez. 1934 grundsätzlich nicht erforderlich (§ 3 Abs. 1).

Die beteiligten Bewerber müssen die Einwilligung der DR usw. vor Aufnahme interner Verhandlungen einholen (§ 3 Abs. 2).

Die Einwilligung darf nur für den Einzelfall erteilt werden (§ 3 Abs. 3).

---

[3]) RGBl. I S. 376. Vgl. Pfundtner-Neubert a. a. O., Gruppe IIIc[7], S. 15.

[4]) RGBl. I S. 488. Vgl. Pfundtner-Neubert a. a. O., Gr. IIIc[3], S. 11.

[5]) RGBl. I S. 488. Vgl. Pfundtner-Neubert a. a. O., Gr. IIIe[13], S. 20a[1].

[6]) Vgl. hierzu auch die Ausführungen des Reichskommissars für Preisüberwachung — „Preisüberwachung und Vergebungswesen" — im „Völkischen Beobachter" vom 16. April 1935.

Die DR usw. muß bei der Vergebung (zweckmäßig also schon bei der Angebotseinholung) in geeigneter Form darauf hinweisen, daß die Vergebung als Vergebung einer öffentlichen Stelle den Bestimmungen der Verordnung unterliegt (§ 3 Abs. 4).

Vereinbarungen der Bewerber ohne Genehmigung der vergebenden Stelle sind mit Geldstrafen in unbeschränkter Höhe strafbar (§ 5)".

Auf Grund der Bestimmungen dieser Verordnung hat die Beschaffungsstelle, wenn sie sich einer verbotswidrigen Preisabrede gegenübergestellt sieht, die Möglichkeit, die Beteiligten darauf aufmerksam zu machen, daß die Abrede nichtig und strafbar ist; sie kann ferner die Preisüberwachungsstelle[7]) unterrichten oder auch unmittelbar Strafanzeige erstatten.

Soweit übersetzte Preise gefordert werden, kann gleichfalls bei der Preisüberwachungsstelle ein Einschreiten gegen die Preisabrede oder eine Herabsetzung der Preise beantragt werden. Auch Abreden, wonach ein bestimmter Unternehmer den Auftrag bekommen soll und die Mitbewerber verpflichtet sind, diesen Unternehmer zu überbieten, stellen eine Mindestpreisfestsetzung dar, die der Einwilligung der Preisüberwachungsstelle bedarf[8]).

212. Die vertragliche Mitwirkung bei der Selbstkostenermittlung und Preisfestsetzung.

2120. Die Nachkalkulationen und der Betriebsvergleich der Deutschen Wagenbau-Vereinigung.

Als eine Hauptaufgabe der Deutschen Wagenbau-Vereinigung (DWV) ist die Aufstellung einheitlicher Richtlinien für die Nachkalkulationen zum Zwecke des Betriebsvergleichs anzusehen; die Nachkalkulationen müssen entsprechend dem Reichsbahnvertrag (§ 7) wie folgt gegliedert sein:

a) Stoffkosten
b) Lohnkosten
c) Gemeinkosten
d) Sonderkosten
e) Gewinn
f) Umsatzsteuer

Durch die Verschiedenartigkeit der Unternehmungsform in der Waggonindustrie waren auch die Gesichtspunkte, nach denen die Nachkalkulationen bis zur Gründung der DWV aufgestellt wurden, sehr verschieden. Reichsbahnrat Philipp, der Vertreter der DR in der DWV,

---

[7]) Die Preisüberwachungsstellen sind im einzelnen in der „Verordnung über Preisüberwachung" vom 11. Dez. 1934 aufgezählt. (RGBl. I S. 3. 1245). Vgl. Pfundtner-Neubert a. a. O. Gr. IIIe[13], S. 7.

[8]) Vgl. die Ausführungen „Zusammenarbeit von Vergebungs- und Preisüberwachungsstellen" (Aus einem Schreiben des Reichswirtschaftsministers an den Deutschen Gemeindetag) in der „Deutschen Bergwerks-Zeitung" vom 5. Dezbr. 1934.

hat die Waggonfabriken vom Standpunkt der Kalkulationen wie folgt eingeteilt[1]):

a) Reine Waggonfabriken, die sich in ausgesprochenem Familienbesitz befinden.

b) Waggonfabriken, die kleinere, aber im Verhältnis zur Waggonfabrik unwesentliche Nebenbetriebe umfassen und die zwar die Form einer Kapitalgesellschaft haben, aber doch als Famlienbesitz anzusehen sind.

c) Waggonfabriken, die reine Kapitalgesellschaften und im allgemeinen stets noch Nebenbetriebe verschiedener Art umfassen.

d) Waggonfabriken, die direkt als gemischte Betriebe anzusehen sind und im allgemeinen stets die Form einer juristischen Person — meistens einer Kapitalgesellschaft — haben.

e) Waggonfabriken in einem gemischten Betriebe, die aber im Verhältnis des Gesamtbetriebes ihrerseits nur als Nebenbetriebe anzusehen sind.

Die im folgenden nur grundsätzlich wiedergegebenen Richtlinien der DWV für die Aufstellung von Nachkalkulationen für die DR sind von den Mitgliedern der DWV streng zu beachten und die zur Nachprüfung erforderlichen Unterlagen müssen mindestens bis zum Ablauf eines Jahres nach Ablieferung des betreffenden Auftrages aufbewahrt werden[2]). Für die Richtigkeit der eingereichten Nachkalkulationen tragen die Werke unabhängig von einer Nachprüfung durch die DWV die volle Verantwortung. Sollten sich durch außergewöhnliche Ereignisse ungewöhnlich hohe oder niedrige Selbstkosten ergeben, so sollen die Nachkalkulationen bei der Durchschnittsberechnung nicht berücksichtigt werden.

Die Nachkalkulationen sind zu gliedern (entsprechend § 7 des Reichsbahnvertrages) in:

I. Einzelstoffe.

Die Einzelstoffe zerfallen ihrerseits in Stahl und Bleche, Holz und Sonstiges.

Die Einzelstoffe sind in den Nachkalkulationen wie folgt zu bewerten:

a) Auftragsstoffe (das sind solche Stoffe, welche für den betreffenden Auftrag besonders beschafft wurden) sind zum tatsächlichen Einkaufspreis zu bewerten.

b) Vorratsstoffe (das sind solche Stoffe, welche aus Vorräten entnommen wurden) sind zum Preise des Tages zu bewerten, an dem über die Stoffe für den betreffenden Auftrag verfügt wurde, an dem sie also dem Lager entnommen oder für den betreffenden Auftrag zurückgestellt werden.

---

[1]) Magazin der Wirtschaft, Jahrg. 1929, No. 27, S. 1040.

[2]) Unterlagen der DWV, welche dem Verfasser zur Verfügung gestellt wurden.

Sämtliche Stoffe sind mit Stoffpreis plus Fracht, also frei Wagenbauanstalt in die Nachkalkulationen einzusetzen.

II. Einzellöhne.

Als Einzellöhne — produktive — gelten nur die Be- und Verarbeitungslöhne sowie Montagelöhne, die zweifelsfrei für den betreffenden Auftrag aufgewendet wurden. Sämtliche Hilfslöhne und sozialen Zulagen sind unter Gemeinkosten zu verrechnen.

III. Gemeinkosten.

Hierunter fallen:
Allgemeine Verwaltungskosten.
Vertriebskosten.
Stoffgemeinkosten.
Fertigungs-Gemeinkosten.

Zur Ermittlung der Gemeinkosten ist ein besonderer Kontenplan aufgestellt worden, wonach die Gemeinkosten für die einzelnen Hauptbetriebe ermittelt werden. Die Verrechnung von Zinsen irgendwelcher Art in den Selbstkosten findet nicht statt.

IV. Abschreibungen.

Der Wert der Gesamtabschreibungen wird für die am Stichtag, dem 1. Jan. 1927, vorhandenen Anlagen und Einrichtungen einheitlich für alle Werke auf 60 000 RM. jährlich je Prozent Reichsbahnquote für den gesamten Wagenbau festgesetzt. Ab 1. Jan. 1927 sind alle Zugänge, die Abschreibungen auf diese und die Abgänge nach den tatsächlichen Verhältnissen bei den einzelnen Werken zu verrechnen. Die Berechnung der Abschreibung erfolgt stets vom Ausgangswert.

V. Sonderkosten.

Sonderkosten sind alle diejenigen Kosten, die zwar bei einem Auftrag tatsächlich eingetreten sind und im Preise dieses Auftrages voll gedeckt sein sollen, dagegen bei allen gleichartigen Aufträgen nicht wiederkehren, z. B. Architektenkosten.

Die unter Berücksichtigung vorstehender Richtlinien aufgestellten Nachkalkulationen werden nach folgendem Schema von der DWV zusammengefaßt und dem RZE eingereicht:

Einzelstoffe	. . . . . RM
Einzellöhne	. . . . . „
Gemeinkosten . . . . . %	. . . . . „
Reine Selbstkosten	. . . . . RM
Sonderkosten	. . . . . „
Gesamtselbstkosten	. . . . . RM
Umsatzsteuer . . . . . %	. . . . . „
Gesamtselbstkosten einschl. Umsatzsteuer	. . . . . RM
Vertragspreis	. . . . . „
Unterschied = Gewinn oder Verlust	. . . . . RM
Erzielter Gewinn oder Verlust in Prozenten des Vertragspreises	. . . . . %

Anhalt für die Preisfestsetzung bei künftigen Vergebungen.

Reine Selbstkosten	. . . . .	RM
Gewinn 9,09% des neuen Vertragspreises (10% der reinen Selbstkosten)	. . . . .	„
Neue Vertragspreisgrundlage einschl. Umsatzsteuer	. . . . .	RM
Vertragspreis einschl. Umsatzsteuer	. . . . .	„
Unterschied in RM	. . . . .	„

Zu weiteren Einzelheiten der Nachkalkulationen kann, wie bereits in einem anderen Zusammenhang betont, nicht näher Stellung genommen werden; hierzu wäre in Verbindung mit einer erforderlich werdenden Kritik eine besondere betriebswirtschaftliche Untersuchung notwendig, die vor allem u. E. auf den Aufbau der Kalkulation im w. S. — Kostenarten, Kostenstellen, Kostenträger, Bewertung der direkten und indirekten Kosten u. a. m. — einzugehen hätte.

Die auf diese Weise aufgestellten Nachkalkulationen bilden die Grundlage für den Betriebsvergleich für die durch die DWV zusammengeschlossenen Werke. Seinen Niederschlag hat der Betriebsvergleich in den Richtlinien der DWV gefunden, mit denen drei Ziele verfolgt werden sollen:

1. Die Prüfung der Frage, um wieviel % jedes Werk mit seinen Selbstkosten von den Durchschnittsselbstkosten der bei der Lieferung beteiligten Werke abweicht, und worauf im einzelnen diese Abweichung zurückzuführen ist.
2. Der Nachweis einer Senkung der Selbstkosten und der durch die Rationalisierung erzielten Ersparnisse.
3. Die Schaffung von Unterlagen, die als Anhalt für die Preisfestsetzung der nächsten Vergebung dienen sollen[3]).

Die wesentliche Aufgabe des Betriebsvergleichs beginnt mit der Ermittlung einer Durchschnittskalkulation für jede abgeschlossene Lieferung. Beim Vergleich der Einzelkalkulationen (s. Schema) mit den Durchschnittsselbstkosten wird für jedes Werk festgestellt, um wieviel Prozent seine Selbstkosten von den Durchschnittsselbstkosten aller beteiligten Werke abweichen. Richtlinie für die Untersuchung ist der § 6 des Reichsbahnvertrages, in welchem bestimmt wird, daß ein Werk, das den Durchschnitt der Nachkalkulationen innerhalb der Vergebungen für zwei aufeinandefolgende Kalendejahre zum zweiten Male bei derselben Wagenart (Personen- oder Güterwagen) um mehr als 5% überschreitet, bei dieser Durchschnittsermittlung und solange aus den der DR vorzulegenden Durchschnittsermittlungen ausscheidet, wie die Überschreitung mehr als 5% der Durchschnittsselbstkosten der übrigen Werke beträgt.

Das besagt, daß das betreffende Werk zu Preisen übernehmen muß (es scheidet nicht bei den Bestellungen aus!), die die Herstellung der Wagen unrentabel machen und somit das Werk zwingen, in absch-

[3]) Vgl. Falter: Der kalkulatorische Betriebsvergleich im Waggonbau. Die Betriebswirtschaft, Jahrg. 1930, H. 4, S. 100.

barer Zeit die Produktion von Fahrzeugen ganz oder teilweise (für eine bestimmte Wagenart) einzustellen.

Die Abweichungen von den Durchschnittsselbstkosten können in einer falschen Ermittlung der Selbstkosten des betreffenden Werkes, in den fälschlicherweise zu niedrig angegebenen Selbstkosten der anderen Werke und schließlich auch darin, daß das Werk tatsächlich unwirtschaftlich arbeitet, begründet sein. Ehe das betreffende Werk von der Ermittlung der Durchschnittsselbstkosten ausgeschlossen wird, müssen alle Gesichtspunkte, die für die Beurteilung der „Unwirtschaftlichkeit" des betreffenden Werkes ausschlaggebend sind, einer objektiven Prüfung unterzogen werden.

Auf den Nachkalkulationen und den durchschnittlichen Selbstkosten baut sich die Preispolitik auf. Fehler, die der Kalkulation innewohnen, können für die gesamte Waggonindustrie bezüglich der erzielbaren Verkaufspreise von großem Nachteil sein. Die wirtschaftliche Vereinbarung, welche durch den Reichsbahnvertrag mit der DWV getroffen wurde, hat zum Ziel, dem einzelnen Hersteller, den Preis, der ihm auf Grund seiner Selbstkosten zukommt, zuzüglich eines festen Gewinns zu garantieren. Benda weist in einer eingehenden betriebswirtschaftlichen Untersuchung über „Das Abrechnungswesen in der Waggonindustrie"[4]) darauf hin, daß der DWV-Kalkulation grundsätzliche Mängel anhaften und kritisiert demzufolge die darauf sich aufbauende Preispolitik. Es führt u. a. aus[5]):

> An Stelle der stark eingeschränkten Preispolitik tritt die Selbstkostenrechnung als wichtiges Instrument der Preisanstellung, und es kommt nur sehr darauf an, daß das branchenmäßig einheitlich aufgebaute Rechnungswesen seine Funktionen vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen, Grundlage der Preisfixierung zu sein, erfüllt. Dies ist umso bedeutsamer, als eine wichtige Kontrolle, der Marktpreis fehlt. . . . .
>
> Wenn die DWV durch ihre Maßnahmen, ..., beabsichtigte, diejenigen Werke, die unter den ungünstigsten Verhältnissen arbeiten, auszuschalten, um die restlichen dadurch allmählich zur Vollbeschäftigung zu bringen, so muß festgestellt werden, daß dieses Ziel nicht erreicht wurde. Eine auf Grund richtiger Preispolitik erfolgte Preisfestsetzung wird als Kosten der Herstellung nur diejenigen fixen Kostenbestandteile in die Kalkulation einbeziehen, die das einzelne Erzeugnis bei Vollbeschäftigung (normaler Beschäftigung!) zu tragen hat. Durch dieses Vorgehen kann und soll erreicht werden, daß der Betrieb durch diese Preisfestsetzung allmählich wieder einen steigenden Produktionsgrad aufweist. Ist die Vollbeschäftigung erreicht, dann arbeitet der am besten organisierte und am günstigsten ausgestattete Betrieb mit optimaler Kostengestaltung. Für die der DWV angeschlossenen Werke ist aber eine solche Politik zwecklos, weil der Enderfolg, nämlich Produktionssteigerung infolge der quotenmäßigen und im voraus festgesetzten Auftragszuteilung, nicht eintreten kann.

[4]) Benda: „Das Abrechnungswesen in der Waggonindustrie". Diss. Frankfurt 1933.

[5]) Benda a. a. O., S. 77 ff.

Benda führt noch weiter aus, daß eine Auslese bzw. Ausschaltung der Werke nur bei normaler Beschäftigung vor sich gehen, die Quotenfestsetzung nur unter dem Gesichtspunkt der Produktionskapazität erfolgen darf und — sozusagen als Ergebnis seiner Untersuchungen — es darauf ankommt, daß die einzelnen Werke richtig kalkulieren, d. h. ihre Selbstkostenrechnungen so aufbauen müssen, daß sie den betriebswirtschaftlichen Erfordernissen ganz gewachsen sind.

Dieser Kritik wird man sich nicht voll und ganz verschließen können, wenn man berücksichtigt, daß in den Jahren seit der Gründung der DWV die einzelnen Werke fast ausnahmslos unterbeschäftigt waren. Ihre Preispolitik konnte mit der wahren Selbstkostenrechnung niemals in Übereinstimmung stehen. „Der normale Preis ist derjenige, der der normalen Beschäftigung entspricht"[6]). Demnach wäre für die Preispolitik eine besondere Aufgabe darin zu sehen, daß sie bei einer normalen Beschäftigung einen normalen Preis ermittelt.

Eine Verfeinerung der Selbstkostenrechnung unter Berücksichtigung einer genauen Aufteilung der Kosten in ihrer Abhängigkeit vom Beschäftigungsgrad muß gefordert werden, denn damit käme man einer richtigen Preispolitik schon erheblich näher.

Benda dürfte sich jedoch bei seinen Untersuchungen über die Preispolitik, denen wir uns im theoretischen Sinne voll und ganz anschließen, von der Wirklichkeit etwas zu weit entfernt haben; seine Forderungen haben Geltung für die Zukunft! Eine Preispolitik, der eine normale Beschäftigung zugrunde liegt, war in den Jahren 1928 bis etwa 1933/34 undenkbar. Die DR schränkte einerseits von Jahr zu Jahr ihre laufenden Beschaffungen ein; andererseits muß berücksichtigt werden, daß die Waggonindustrie 1926 insgesamt 70 Erzeugungsstätten zählte, davon etwa 30 innerhalb der DWV. 1932 waren es noch 17 innerhalb der DWV und einige Außenseiterwerke. So kam es, daß zunächst die innerbetriebliche Rationalisierung und die Gemeinschaftsarbeit mit der DR im Vordergrund stand, um bei dem rückläufigen Beschäftigungsgrad die Waggonindustrie lebensfähig zu halten.

Aus diesen Erwägungen heraus erfolgten zunächst die Vereinbarungen zwischen der DWV und der DR. Die Waggonindustrie mußte in den Krisenjahren vor dem gänzlichen Zusammenbruch geschützt werden; die Aufträge der DR hätten von etwa 10 vollbeschäftigten Werken ausgeführt werden können. In den Jahren des Tiefstandes der Reichsbahnaufträge lag auch das übrige in- und ausländische Geschäft vollständig darnieder. Hätte man in dieser Zeit die übrigen Werke einfach zugrunde gehen lassen sollen? Wir sind der Auffassung, daß sich gerade in den Krisenjahren die Fehler der Selbstkostenrechnungen insofern hätten ausgleichen müssen, als kein Werk voll bzw. normal beschäftigt war und daher die Selbstkostenrechnungen sämtlicher Werke von der tatsächlich vorhandenen Unterbeschäftigung hätten ausgehen

---

[6]) Hellauer: Kalkulation in Handel und Industrie. Berlin 1931, S. 120.

können. Bei einer solchen Selbstkostenermittlung, wie sie praktisch nicht erfolgt ist, wäre auch eine Preissenkung, wie sie in den Krisenjahren erzielt wurde, nicht in dem Maße möglich gewesen.

Gegenwärtig geht auch die Waggonindustrie wieder einer normalen Beschäftigung entgegen; die Aufträge konnten in den Jahren 1934 und 1935 erhöht werden, und auch das Auslandsgeschäft hat eine starke Zunahme erfahren.

Erwähnt wurde schon die auf Grund der vertraglichen Selbstkostenermittlung erfolgte Preissenkung für die einzelnen Wagenarten (Personen- und Güterwagen). Falter[7]) und Philipp[8]) haben an Hand von eingehenden Untersuchungen die Ursachen der Preissenkung herausgestellt; auf Einzelheiten kann nicht eingegangen werden. Dagegen seien einige Beispiele angeführt:

Im Geschäftsbericht der DWV vom Jahre 1930 wird wörtlich berichtet: „Bei den Verhandlnugen für 1931 konnten der Reichsbahn sehr befriedigende Preissenkungen gegen die Preise der Lieferung 1930 zugestanden werden, die bei D-Zugwagen 10—13,5%, bei vierachsigen Durchgangswagen 11,5—12,5%, bei den Drehgestellen 9—15% betrugen und auch bei den übrigen Wagenarten sich in gleicher Höhe bewegten. Wenn auch ein Teil dieser Preissenkung durch die günstige Marktlage für Baustoffe und Löhne bedingt ist, so ist doch der weitaus größte Teil als Erfolg der Rationalisierungsbestrebungen anzusprechen".

Nach Veröffentlichungen in der „Werkstattstechnik"[9]) sind — obwohl der Beschäftigungsgrad erheblich nachgelassen hatte und somit eine Erhöhung der Gemeinkosten eingetreten ist — gegenüber den Aufstellungen vom Jahre 1929 die Preise um etwa 20% gesunken, was nur auf die intensive Rationalisierung zurückzuführen ist.

Philipp führt u. a. aus: „Wie sich die gleichmäßige Beschäftigung preislich auswirkt, ist hier an der Preisentwicklung der Berliner Stadtbahnwagen dargestellt. Die Stadtbahnwagen, die ursprünglich 48 000 RM kosteten, kosteten im Jahre 1930 41 000 RM und kosteten heute im Jahre 1931 37 000 RM . . . .[10]). Der D-Zugwagen erster und zweiter Klasse, der zu Beginn des Vertrages 79 700 Mark kostete, ist heute durch die rationelle Fertigung im Preise auf 69 100 Mark heruntergegangen . . . . Der Preis des Packwagens, der Anfang 1929 22 200 Mark betragen hat, ist im Jahre 1930 auf 18 700 Mark herabgegangen . . . . Die Schottenwagen haben Anfang 1929 5 410 Mark gekostet, und kosten heute 4 725 Mark . . . ."[11]).

Im Geschäftsbericht der DWV vom Jahre 1934 heißt es: „Es gelang für die Mehrzahl der beschafften Wagengattungen eine Senkung der zuletzt vereinbarten Preise herbeizuführen, und zwar nicht allein

---

[7]) Falter a. a. O., H. 5, S. 147.
[8]) Philipp: Die Rationalisierung in der deutschen Waggonindustrie a. a. O.
[9]) Jahrg. 1932, No. 5, S. 93.
[10]) A. a. O., S. 6.
[11]) A. a. O., S. 9.

durch die Anpassung der Allgemeinkostensätze an den besseren Beschäftigungsgrad der Werke, sondern bei einzelnen Wagengattungen, die erneut in größerer Stückzahl in bisher gelieferten Bauarten bestellt wurden, auch noch durch Senkung der Baustoff- und Lohnanteile, obwohl im Berichtsjahr Baustoffpreise und Löhne langsam aber stetig anzogen".

Die Frage, inwieweit die erfolgten Preissenkungen auf die Erfolge einer weiteren innerbetrieblichen Rationalisierung oder auf den in letzter Zeit gestiegenen Beschäftigungsgrad zurückzuführen sind, müssen wir offen lassen. Es steht jedoch fest, daß in den Jahren 1930/31 die Preissenkungen z. T. ihre Ursachen in dem gesunkenen Kostenniveau haben; im Widerspruch steht u. E. ein Fallen des Beschäftigungsgrades und eine gleichzeitig erfolgte Preissenkung. Die Erfolge der Rationalisierung können bei fallendem Beschäftigungsgrad und bei gleichbleibendem Kostenniveau höchstens die Preise stabil halten.

Hinzu kommt, daß die gemeinsame Beschaffung von Baustoffen durch die DWV für die einzelnen Werke zur Kostensenkung beigetragen hat. Die Ersparnisse auf Grund von Mengen- und Preisrabatten sind nicht unbeträchtlich; so heißt es im Geschäftsbericht der DWV vom Jahre 1934: „Der den Wagenbauanstalten vom Stahlwerks-Verband eingeräumte Mengenrabatt auf Bezüge von Reichsbahnmaterial (Regelstahl) belief sich auf ungefähr 1/2 v. H. des Umsatzes . . . . Der Gesamtbetrag der über die Vereinigung beschafften Baustoffe stellte sich im Berichtsjahr auf etwa 4 1/2 Millionen Reichsmark. Die hierdurch erzielten Ersparnisse betrugen durchschnittlich 4 v. H.

2121. Die Selbstkostenaufstellungen des Oberbauschrauben-Verbandes.

Nach den Bestimmungen des Vertrages der DR mit dem Oberbauschrauben-Verband haben sich die einzelnen Werke bereit erklärt, dem von der DR ernannten Sachverständigen soweit eine Einsicht in die Selbstkostenrechnung und die Betriebsführung zu gestatten, daß eine einwandfreie Ermittlung der Selbstkosten möglich ist. Mit der Selbstkosten-Untersuchung ist gleichzeitig ein Betriebsvergleich verbunden, dessen Aufgabe und Ziel entsprechend den Bestimmungen des Vertrages sich auf folgende betriebswirtschaftliche Gebiete erstreckt[1]):

a) Grundlage für die Preisbemessung aus dem Durchschnitt der 5 niedrigsten Selbstkosten unter den Werken des Verbandes.
b) Untersuchung und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit dieser Werke zwecks Senkung der Selbstkosten und Preise.
c) Ausmerzung unwirtschaftlicher Werke durch Schließung, Zusammenlegung oder Quotenverkauf, sofern keine oder nur geringe Aussicht auf wesentliche Verbesserung der Ökonomie besteht.

---

[1]) Vgl. Hellwig: Betriebsvergleiche in der Schraubenindustrie. Zeitschrift für Handelswissenschaftliche Forschung, Jahrg. 1930, H. 5, S. 234.

Der Sachverständige, Dr. Hellwig, hat in Verbindung mit dem RZE und einer Kommission des Verbandes unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der betriebswirtschaftlichen Forschung die Grundsätze für die Selbstkostenrechnung und den Betriebsvergleich aufgestellt und die Ergebnisse sowie die Auswertung der Untersuchungen im einzelnen dargelegt[2]). Diese rein betriebswirtschaftliche Untersuchung stand im wesentlichen vor folgenden Angaben:

Es wurden zunächst die Einzelkosten — Werkstoff- und Arbeitskosten —, bezogen auf die Tonne Schrauben, festgestellt. Zur Ermittlung der Werkkosten dienten die vorhandenen betriebstechnischen Unterlagen als Kontrolle der eigenen Ermittlungen, um die bei derartigen Feststellungen leicht auftretende Gefahr von „Paradeergebnissen" zu vermeiden und optimale Dauerwerte zu gewinnen. Die Einsatzziffern, mit dem Tagespreis je Einheit multipliziert, ergaben — nach Kürzung des verwertbaren Schrottentfalles — den Tageswert der Einsatzmenge. In gleicher Weise erfolgte die Ermittlung der Arbeitskosten für die verschiedenen Arbeitsgänge.

Ungleich schwieriger erwies sich die Feststellung der Gemeinkosten. Zunächst mußte hierfür das Anlagekapital ermittelt werden, wobei die vom Verband zugestandene Produktionskapazität als Grundlage der Bewertung der für die zugebilligte Produktion benötigten Grundstücke, Gebäude, der maschinentechnischen Anlagen und der sonstigen Hilfseinrichtungen diente. Ferner mußten auch die Abschreibungen bzw. Abschreibungssätze auf die einzelnen Anlageteile für alle Betriebe gleich angesetzt werden. Erst nach diesen Feststellungen konnte eine Aufteilung der Betriebs- und Verwaltungskosten vorgenommen werden. Die Verteilung der Gemeinkosten erfolgte auf die einzelnen Maschinengruppen (Kostenstellenzuschlag).

Die Summe der so ermittelten Kosten entspricht den Selbstkosten für je 1000 Bolzen oder Muttern, bzw. dem Fertigkeitsgewicht dieser Produktionseinheit. Aus dem arithmetischen Mittel der 5 niedrigsten Selbstkostenziffern (unter etwa 20 Werken) und unter Berücksichtigung der noch erreichbaren Kostensenkungen wurde der Durchschnitts-Selbstkostensatz für die Tonne Schrauben als Grundlage für die Preisvereinbarung festgelegt. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Selbstkosten auf der Grundlage

a) „voller Beschäftigung
b) optimaler Ausnutzung der Betriebsmittel und
c) sehr guter Durchschnittleistungen der Arbeitskräfte"[3])

ermittelt wurden.

Dr. Hellwig hat bei seinen Untersuchungen festgestellt — s. Z. in 30 Betrieben bei 20 verschiedenen Schraubensorten —, daß die niedrigsten Selbstkosten einer Schraubensorte 250 RM je t betrugen, die höchsten 300 RM; bei einer anderen Sorte die niedrigsten 300 RM und höchsten 360 RM, woraus sich jeweils ein Unterschied von 20% ergibt.

---

[2]) A. a. O.
[3]) Hellwig a. a. O., S. 236.

Es wurde weiterhin festgestellt, daß bei dem Werkstoffeinsatz bei gleichen Schraubensorten in verschiedenen Betrieben erhebliche Abweichungen von durchschnittlich 7—8% bestehen, welche, da der Anteil der Werkstoffe an den Selbstkosten etwa 65% beträgt, auf die Gesamtkosten (Summe der Selbstkosten) einen erheblichen Einfluß ausüben.

Die Arbeitskosten und Gemeinkosten wiesen Unterschiede auf, die eine Höhe von 50 bis 75% erreichten; diese Unterschiede beruhten z. T. auf Leistungsunterschieden in den einzelnen Betrieben.

Es fand im Anschluß an diese Untersuchungen eine eingehende Kostenanalyse statt, wobei versucht wurde, die Begriffe Kostenarten und -stellen für alle Betriebe eindeutig festzulegen. Die Einführung einer Einheitsbuchführung für sämtliche Betriebe erwies sich als dringend notwendig; weiterhin wurde gefordert, daß die nach dem einheitlichen Kontenbild erfaßten und laufend verfolgten Kosten nach ihrem Charakter und ihrem Einfluß auf den Beschäftigungsgrad des Werkes und seiner Untergruppen in feste und veränderliche Kosten zu trennen seien. Der feste Kostenanteil in der Schraubenindustrie beträgt etwa 20% der Selbstkosten. „Hieraus ergibt sich der bestimmende Einfluß gleichmäßiger und hoher Beschäftigung auf die Wirtschaftlichkeit der Werke, die demzufolge nicht von einem durch einseitige Bestrebungen hochgetriebenen Preisniveau, sondern durch den optimalen Beschäftigungsgrad beeinflußt wird“[4]).

Die Produktionskapazität der 30 Betriebe bei Gründung des Oberbauschrauben-Verbandes betrug etwa 90 000 t jährlich (Kapazität der Außenseiterbetriebe etwa 10 000 t); dagegen beträgt die Kapazität der z. Z. bestehenden 19 Werke innerhalb des Verbandes (s. weiter oben) etwa 100 000 t jährlich (Außenseiter gibt es nach Angaben des Oberbauschrauben-Verbandes keine mehr). Die Kapazität von 100 000 t kann jedoch durch weitere technische Umstellungen in den Betrieben und durch Erhöhung der Lauf- bzw. Arbeitszeit gesteigert werden.

Der normale jährliche Bedarf der DR an Oberbauschrauben beträgt etwa 35 000 t; die privaten Aufträge dürften sich auf etwa 10 000 t belaufen, so daß mit Gesamtaufträgen von 50 000 t gerechnet werden kann. Gegenüber der möglichen Produktionskapazität von 100 000 t ergibt sich damit eine konstante Ausnutzung der vorhandenen Produktionsanlagen von etwa 50%.

In den Jahren 1925—1928 wurden die Preise durch den scharfen Konkurrenzkampf in der vertragslosen Oberbauschraubenindustrie sehr stark gedrückt; bei der Gründung des Oberbauschrauben-Verbandes konnte zunächst ein Ansteigen der Preise festgestellt werden. Dieses Ansteigen wurde jedoch nach kurzer Zeit zum Stillstand gebracht und es haben in den kommenden Jahren laufend Preissenkungen stattgefunden. Hammer[5]) schreibt hierzu: „Es konnte nach 1½jähriger Dauer fest-

---

[4]) Hellwig a. a. O., S. 239.

[5]) Die Deutsche Reichsbahn als Auftraggeberin der deutschen Wirtschaft. a. a. O., S. 145.

gestellt werden, daß der beabsichtigte Zweck zu einem großen Teil erreicht worden war. Auf der einen Seite sind für die Reichsbahn geldliche Vorteile erzielt worden. Die Gesamtersparnisse, die von der ersten nach dem Zustandekommen des Abkommnes erfolgten Vergebung im Oktober 1928 bis zum Beginn der allgemeinen Preissenkung im Jahre 1930 bei den Oberbau- und Weichenschrauben erzielt worden sind, betragen rd. 1 Mio RM. Es ist bemerkenswert, daß in einer Vergebungsperiode, in der die zur Vergebung kommenden Mengen immer weiter herabgesetzt wurden (1927 d. 43 000 t, 1928 rd. 32 000 t, 1929 rd. 27 000 t, 1930 rd. 20 000 t), also wesentlich geringer waren, als vor Abschluß des Vertrages, es gleichwohl gelungen ist, das gesamte Preisniveau bei jeder einzelnen Vergebung immer weiter zu senken, obwohl die Gestehungskosten durch Lohn- und Materialverteuerung zunächst noch fortgesetzt in die Höhe gingen".

Auch in den Jahren 1931—1933 wurden die zur Vergebung kommenden Mengen weiter herabgesetzt[6]), und dennoch hat nach wie vor eine Preissenkung für Oberbauschrauben stattgefunden. Z. T. sind die Preisenkungen auf eine, durch die innerbetriebliche Rationalisierung bedingte Selbstkostensenkung zurückzuführen, welche allgemein mit 10—12% angenommen werden kann. Es muß zugegeben werden, daß die laufenden Betriebsuntersuchungen und ein damit in Verbindung stehender Erfahrungsaustausch wichtige Anregungen und Richtlinien ergaben, die in die Richtung einer wirtschaftlichen Fertigung, einer neuzeitlichen Betriebsorganisation und schließlich einer schärferen Betriebskontrolle führten.

Wie bereits erwähnt, werden den vertraglichen Preisfestsetzungen die durchschnittlichen Selbstkosten derjenigen 5 Betriebe zugrunde gelegt, die in der jeweiligen Schraubensorte die niedrigsten Selbstksosten aufweisen. Diese Vertragsbestimmung, durch welche bewußt eine Durchschnittsselbstkostenermittlung sämtlicher Betriebe als Grundlage für die Preisvereinbarung ausgeschaltet wird, war u. E. im wesentlichen die Ursache für die laufend erzielten Preissenkungen. Es konnte bereits festgestellt werden, daß die Betriebe im Hinblick auf die mögliche Produktionskapazität in den einzelnen Jahren auf Grund unzureichender Aufträge unterbeschäftigt waren. Daraus geht aber auch eindeutig hervor, daß — selbst bei Unterstellung der inner- und überbetrieblichen Rationalisierung und der damit verbundenen Selbstkostensenkung — die erzielten Preissenkungen sehr fraglich erscheinen müssen, zum mindesten aber nur aus den vertraglichen Bestimmungen heraus zu verstehen sind. Es bedarf keiner besonderen Beweisführung, daß nur bei voller Beschäftigung die fixen Kosten pro Leistungseinheit (Erzeugungseinheit = 1000 Schrauben) am niedrigsten sein können, und daß hierbei auch ein normaler Preis erzielt werden kann. Die Wirkungen einer Selbstkostensenkung und einer Unterbeschäftigung sowie eines in den Jahren 1928 bis 1931 steigenden Kostenniveaus können sich bestenfalls kompensieren,

---

[6]) Vgl. Zusammenstellung auf Seite 203.

jedoch niemals noch zu Preissenkungen führen, wenn die 5 Betriebe, die die niedrigsten Selbstkosten aufweisen, entsprechend ihrer Produktionskapazität den gleichen Beschäftigungsgrad wie die übrigen Betriebe haben. Es liegt daher sehr nahe, anzunehmen, daß gerade die Betriebe mit den niedrigsten Selbstkosten annähernd normal beschäftigt waren, so daß dadurch die fixen Kosten pro Leistungseinheit gegenüber denjenigen der unterbeschäftigten Betriebe am niedrigsten lagen. Es ist jedoch auch möglich, daß die Selbstkostenrechnungen sämtlicher Betriebe nicht einheitlich aufgebaut waren, der kalkulatorische Betriebsvergleich Mängel aufwies und dadurch zwangsläufig unechte Preisunterschiede auftreten mußten. Auf mögliche Fehler in dem Aufbau der Selbstkostenrechnung der einzelnen Betriebe hat gerade Hellwig besonders hingewiesen.

Wie die Dinge auch immer liegen mögen — auf weitere Einzelheiten kann nicht eingegangen werden —, muß hinsichtlich einer richtigen Preisfestsetzung gefordert werden, daß sämtliche Betriebe entsprechend ihrer möglichn Produktionskapazität gleichmäßig beschäftigt sind. Erst dann kann ein Kostenvergleich zum Zwecke der Preisfestsetzung mit Erfolg durchgeführt werden. Auch lassen sich Betriebe, welche beispielsweise 5 verschiedene Schraubensorten herstellen, hinsichtlich ihres Kostenaufbaus nicht mit solchen Betrieben vergleichen, die u. U. nur 1—2 Schraubensorten herstellen.

Bei einem Kostenvergleich als Grundlage für eine richtige Preisfestsetzung kann man letzthin immer nur Gleiches mit Gleichem vergleichen; erst dann ist eine Gewähr dafür gegeben, daß die Betriebe, welche mit ihren Selbstkosten pro Leistungseinheit für eine bestimmte Schraubensorte am niedrigsten liegen, in ihrem Kostenaufbau das günstigste Ergebenis zeigen und damit für die Preisvereinbarung von entscheidender Bedeutung werden.

22. Die Budgetierung und Finanzierung im Beschaffungswesen.

220. Grundsätzliches zu Wirtschaftsführung.

Die DR hat sich als selbständige Unternehmung seit ihrem Bestehen eine eigne Wirtschaftsführung aufgebaut, wobei sie den Vorschriften des Gesetzes entsprechend Rechnung tragen mußte[1]). Die

[1]) Über den Neuaufbau der DR durch das Reichsgesetz vom 10. Februar 1937 vgl. die Ausführungen im Abschn. 2010 „Die Betriebsorganisation der DR als Grundlage der Beschaffungsorganisation", S. 72, Fußnote 3.

Gliederung des Rechnungswesens der DR stimmt mit der in privaten Wirtschaftsbetrieben üblichen überein. Der hier anzutreffenden Gliederung in Buchhaltung, Kalkulation, Wirtschaftsplan und Statistik entspricht bei der DR die Einteilung des Rechnungswesens in: Buchhaltung, Betriebskostenrechnung, Wirtschaftsplan und Statistik. Unter Haushaltswirtschaft versteht die DR „die Arbeiten der Aufstellung und Fortbildung des Voranschlages, die Verfügung über die veranschlagten Mittel (Wirtschaftsplan) und in gewissem Umfange die Kontrolle der Einhaltung der bewilligten Mittel“[2]). Die für die Wirtschaftsführung wichtigste Abteilung ist die Finanzabteilung der HV der DR, deren Aufgabe „in der Zusammenfassung der bezirksmäßig und fachlich gegliederten Wirtschaft der DR zu einer einheitlichen Erfolgswirtschaft“ liegt[3]). Es bestehen in der Finanzabteilung zu diesem Zwecke fünf Referate, auf die die Arbeit wie folgt verteilt ist[4]):

Ref. 40 Verwaltung der Geldmittel und der Kredite, Verkehr mit Banken, Beteiligungen der DR an anderen Unternehmungen, Erwerb von Eisenbahnen.

Ref. 41 Bearbeitung der gesamten Wirtschaftsführung, wie Aufstellung, Ausführung und Ueberwachung des Gesamtvoranschlages, Jahresabschluß (Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz), Abrechnung der Reichsbahnbezirke, Voranschlag für Fahrzeuge, Finanzstatistik, Buchungsordnung.

Ref. 42 Voranschlag für Betriebsstoffe und bauliche Anlagen, Anlagezuwachsrechnung.

Ref. 43a Betriebskostenrechnung und Selbstkostenrechnung für den Finanzdienst.

Ref. 44 Bearbeitung der Finanzvorschriften (außer Buchungsordnung), insbesondere der Wirtschaftsordnung, der Rechnungsordnung, der Kassenordnung, Rechnungsprüfungswesen.

Der Direktor der Finanzabteilung ist Mitglied des Vorstandes der DR und hat so die Möglichkeit, die finanzpolitischen Grundsätze zur Geltung zu bringen.

Aus der Ausgabenverteilung geht hervor, daß die Tätigkeit der Referate 41 und 42 in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Beschaffungswesen steht. Ergänzend hierzu tritt die Tätigkeit der Einkaufsabteilung der HV, welche die Aufstellung der Beschaffungspläne und deren Überwachung vorzunehmen hat[5]). Der Vollständigkeit wegen sei erwähnt, daß die Personalabteilung der HV sich mit den Fragen des Personalhaushaltes beschäftigt.

Die Finanzabteilung steht in dauernder Fühlung und Zusammenarbeit mit allen Verwaltungsstellen. Die Zusammenarbeit in der HV wird besonders dadurch gewährleistet, daß dreimal in der Woche unter

---

[2]) Homberger: Wirtschaftsführung und Finanzwesen bei den amerikanischen Eisenbahnen. Berlin 1929, S. 26.

[3]) Vgl.: Die Finanzabteilung als Kontrollorgan der Ausgabe- und Geldwirtschaft der Reichsbahn. Berlin 1928.

[4]) Hinzu kommt das Referat 45, welches den Finanzdienst der Reichsautobahnen versieht.

[5]) Vgl. auch hierzu Abschn. 2211, S. 236 ff.

dem Vorsitz des Generaldirektors Sitzungen der Leiter der einzelnen Abteilungen und der jeweils zuständigen Referenten abgehalten werden („Direktions-Sitzungen"). Weiterhin erfolgen Konferenzen mit den RBD'en und Reichsbahn-Zentralämtern, an denen auch die Mitglieder der HV teilnehmen. Hier werden alle wichtige Fragen, insbesondere der Wirtschaftsführung und Beschaffung, auf Grund von Berichten erörtert. Darüber hinaus werden für die Prüfung örtlicher Verhältnisse bei den RBD'en regelmäßige Reisen angesetzt. Dadurch ist die Finanzabteilung in der Lage, sich ein Bild über die Wirtschaftsführung und gesamte Betriebspolitik zu machen. Am Schlusse des Geschäftsjahres stellt sie auf Grund eines von allen Verwaltungsstellen sorgfältig vorbereiteten wirtschaftlichen und statistischen Materials den Jahresabschluß (Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung) für die gesamte Unternehmung auf.

Dem organisatorischen Aufbau des Finanzdienstes folgend, sind der Betriebsverwaltung und somit den einzelnen Beschaffungsstellen besondere Finanzdezernenten zugeteilt[6]). Bei den RBD'en haben sie die Präsidenten bei der wirtschaftlichen Leitung der Bezirke zu unterstützen und darüber zu wachen, daß auf allen Gebieten die von der Finanzabteilung aufgestellten Richtlinien und die Grundsätze einer gesunden Wirtschaftsführung befolgt werden. Dazu sind sie so in die Verwaltung eingegliedert, daß sie bei allen Angelegenheiten von finanzieller Auswirkung von vornherein mitberatend und mitentscheidend beteiligt werden müssen. Sie haben den Voranschlag und den Wirtschaftsplan aufzustellen und die Verausgabung der Mittel aus dem genehmigten Wirtschafts- und Beschaffungsplan zu überwachen. Es sei im Zusammenhang erwähnt, daß bei den RBD'en unterstellten Ämtern (Betriebs-, Verkehrs-, Maschinen-, Bau- und Neubauämtern) eine weitere Finanzkontrolle eingerichtet ist, die, soweit den Ämtern Mittel aus dem Wirtschafts- und Beschaffungsplan überwiesen werden, im Einvernehmen mit den Finanzämtern der RBD'en die Verausgabung zu überwachen hat. Bei den GDW'en befaßt sich ein besonderer Dezernent mit den Finanzfragen des Werkstättenwesens; ergänzend kommt dann noch bei den unterstellten RAW'en in der Verwaltungsabteilung ein Sachbearbeiter hinzu. Bei den Reichsbahn-Zentralämtern in Berlin ist der Finanzdienst in der Weise geregelt, daß dem RZR[7]) der Wirtschaftsplan für alle Zentralämter überwiesen wird; die Bearbeitung und Überwachung

---

[6]) Neben diesen Finanzdezernenten beschäftigen sich in enger Zusammenarbeit besondere Dezernenten mit der für die Wirtschaftsführung wichtigen Auswertung der Ergebnisse der Abrechnung der RBD's-Bezirke und der Betriebskostenrechnung.

[7]) Abgesehen von der oben erwähnten Zuständigkeit für die Wirtschaftsführung der Zentralämter in Berlin hat der Finanzdezernent des RZR eine Reihe weiterer Befugnisse. Insbesondere unterstützt er die HV bei der Weiterbildung der Finanzvorschriften. Ferner hat er die Zusammenfassung der Betriebskostenrechnung und Statistik vorzunehmen.

erfolgt auch hier durch einen besonderen Finanzdezernenten. Daneben beschäftigt sich beim RZE ein weiterer Finanzdezernent[8]) mit der Ausführung des Beschaffungsplanes. Hinzu kommt schließlich ein Finanzdezernent beim RZA München, der die gleichen Befugnisse und Aufgaben wie der Finanzdezernent bei den RBD'en hat.

Die zentral geleitete Dezentralisation des Finanzdienstes hat für das Beschaffungswesen große Vorteile, die darin liegen, daß ein inniges Zusammenarbeiten zwischen Finanzdezernent und Beschaffungsstelle gewährleistet ist. Wichtige Fragen der Beschaffungsfinanz können gemeinsam beraten werden, wobei der Finanzdezernent die Bereitstellung der Mittel und die Überwachung der richtigen Verausgabung vorzunehmen hat. Besonders gut entwickelt ist die Zusammenarbeit zwischen Finanzdezernenten und Beschaffungsbeamten beim RZE, welchem, wie schon bereits erwähnt, der Beschaffungsplan zugewiesen wird[9]). Man hat wohlweislich vermieden, dem RZR den Finanzdezernenten für die Beschaffung zuzuweisen, da nach seinem Aufgabenbereich diese Stelle der Frage der Beschaffung naturgemäß ferner stehen muß. Büromäßig werden die Geschäfte des Finanzdezernenten in besonderen Gruppen, „Einkaufswirtschaft" und „Vertragsabwicklung", des ihm unterstellten Stoffbüros bearbeitet. Aber nur die förmliche Abwicklung der Verträge unterliegt dem Finanzdezernenten; die eigentliche Beschaffung ist dem Einkaufsdezernenten übertragen. Sie erfolgt jedoch büromäßig im allgemeinen durch denselben Beamten, der die förmliche Abwicklung unter dem Geschäftszeichen des Finanzdezernenten besorgt. Durch Zusammenfassung der Vertragsabwickler in einer Gruppe unter einem Gruppenleiter und ihre Unterstellung unter den Finanzdezernenten wird ferner erreicht, daß sich die Abwicklungsbeamten als Organe des Finanzdienstes zu fühlen haben.

Diese kurzen Ausführungen sollten zeigen, wie sich der Finanzdienst in die Beschaffungsorganisation einfügt und dadurch ein enges Zusammenarbeiten sichergestellt erscheint. Auf die Budgetierung und die damit verbundene Budgetkontrolle, und hier wieder vor allem auf die Aufstellung, Durchführung und Kontrolle des Beschaffungsplanes, soll im folgenden näher eingegangen werden.

---

[8]) Die Überwachung des Beschaffungsplanes für Versuchsfahrzeuge erfolgt beim Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau in Zusammenarbeit mit den Finanzdezernenten beim RZE.

[9]) Vgl. auch Geschäftsanweisung für die Reichsbahn-Zentralämter; abgedr. in: RB 1930, H. 49.

221. Die Budgetierung.

2210. Der Voranschlag und der Wirtschaftsplan als Grundlage des Beschaffungsbudgets.

An erster Stelle steht, dem zeitlichen Ablauf eines jeden Wirtschaftsprozesses entsprechend, die Planung. Der Gedanke der systematischen Vorbereitung der Wirtschaftsführung, der in der privaten Wirtschaft erst in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen hat und hier eine enge Verwandtschaft mit der Vorkalkulation aufweist, ist für die DR nicht neu. Neuartig ist lediglich die Form seiner Verwirklichung. Solange die Eisenbahnen vom Staat verwaltet wurden, war ihre Wirtschaftsführung in den allgemeinen Haushalt eingegliedert. Die Staatsbahnverwaltung stellte in gleicher Weise wie heute die DR einen Voranschlag auf, der dann vom Parlament genehmigt werden mußte. Als dann die Reichseisenbahnen aus dem Reichshaushalt herausgenommen wurden und damit der unmittelbare gesetzliche Zwang für die Aufstellung eines Haushaltsplanes fortfiel, war für die DR zu überlegen, in welcher Weise die Wirtschaftsplanung vorgenommen werden sollte. Die damalige schwierige Lage des Unternehmens, die in erster Linie durch die Reparationszahlungen verursacht worden waren, machte eine mit der denkbar größten Vorsicht geleitete Wirtschaftsführung notwendig, um den finanziellen Zusammenbruch zu vermeiden. Außerdem verlangte die Organisation des Unternehmens, die die Einnahmebewirtschaftung an einer Stelle zentralisiert, die Ausgabenbewirtschaftung dagegen auf viele Stellen verteilt, daß schon im Voraus die Anpassung der beabsichtigten Ausgaben an die zu erwartenden Einnahmen sichergestellt würde. Daher mußte der Voranschlag notwendigerweise beibehalten werden; beseitigt wurde der bei den Ländereisenbahnen für das Haushaltsbudget vorherrschende Grundsatz, daß Ausgabenrecht gleich Ausgabenpflicht ist. Aus dem starren Etat der Staatseisenbahnen wurde somit bei der DR nur ein Programm für die Wirtschaftsführung, welches gleichzeitig die wichtige Aufgabe zu erfüllen hat, die fehlende Vorkalkulation weitestgehend zu ersetzen.

Die Wirtschaftsplanung gliedert sich bei der DR in folgende, zeitlich nacheinander aufzustellende Teile: Den Voranschlag — den Wirtschaftsplan — den Finanzbericht. Wichtig ist für unsere Zwecke festzustellen, daß neben den Wirtschaftsplan der Beschaffungsplan und neben den Finanzbericht die Ausgabenüberwachung zu dem Beschaffungsplan tritt. Voranschlag und Wirtschaftsplan sowie Beschaffungsplan stellen in ihrer Gesamtheit das eigentliche Haushaltsbudget der DR dar, wobei sich der Beschaffungsplan auf den beiden ersteren aufbaut. Den Finanzbericht kann man als Kontrollmittel des Wirtschaftsplanes bezeichnen, während die Ausgabenüberwachung sich auf den Beschaffungsplan erstreckt. Haushaltsbudget und Budgetkontrolle sind unlösbar miteinander verbunden, denn Voranschlag, Wirtschaftsplan und Beschaffungsplan würden gewissermaßen in der Luft schweben, wenn nicht die Möglichkeit vorhanden wäre, einen Soll-Ist Vergleich an

Hand der Ist-Ziffern des Finanzberichtes und der Ausgabenüberwachung durchzuführen.

Der Voranschlag entsteht durch Zusammenfassung der Teil-Voranschläge der letzten Dienststellen bei der jeweils vorgesetzten Verwaltungsstelle und vollendet sich schließlich als Gesamt-Voranschlag in der Finanzabteilung der HV. Die Systematik des Voranschlages deckt sich vollkommen mit derjenigen der Buchführung, für die der Normalbuchungsplan der DR maßgebend ist. Der Voranschlag ist nach einer Betriebs- und Vermögensrechnung, und innerhalb dieser wieder nach Einnahmen und Ausgaben gegliedert, entsprechend dem Buchungsplan weitere Kapitel, Titel usw. enthaltend. Die Aufstellung des Voranschlages wird bei der letzten Dienststelle etwa um die Jahresmitte vorgenommen. Als der Stichtag für die Veranschlagung der einzelnen Posten gilt der 1. Juli; bis zum 1. September müssen die Voranschläge der Finanzabteilung der HV eingereicht werden. Hinzu treten die von der Finanzabteilung für die Gesamtunternehmung veranschlagten geldlichen Mittel für Schuldendienst, Rückstellungen, Abschreibungen usw. Es erfolgt an Hand sämtlicher Unterlagen eine genaue Prüfung hinsichtlich der Durchführbarkeit und Notwendigkeit der Ausgaben. Die Anmeldungen für neue bauliche und maschinelle Arbeiten und Beschaffungen werden auf den bereits erwähnten Haushaltsreisen örtlich geprüft. Diese Reisen sind dazu bestimmt, in eingehender Rücksprache mit den Finanzdezernenten der RBD'en die Voranschläge nachzuprüfen und dafür Sorge zu tragen, daß nicht der RBD, die die meisten Anträge für Bauausführungen stellt, unbeschränkte Mittel zugewiesen werden, sondern daß alle Bedürfnisse der gesamten RBD-Bezirke nach einheitlichen Gesichtspunkten befriedigt werden. Für die Erneuerung und Unterhaltung der baulichen Anlagen wird ein besonderer Voranschlag aufgestellt; dieser hat zu gewährleisten, daß zunächst die Unterhaltung des Oberbaus und der sonstigen baulichen Anlagen unter Wahrung der Betriebssicherheit durchgeführt wird. Darüber hinaus erfolgt eine genaue Prüfung der veranschlagten Mittel für Hochbauten, Ladestraßen und ähnliche Anlagen außerhalb des eigentlichen Bahnkörpers. Das Erneuerungsprogramm für bauliche Anlagen und für den Oberbau muß besonders dahingehend geprüft werden, ob es notwendig ist, daß alle planmäßigen Erneuerungen auch tatsächlich erforderlich sind. Das eingehende Programm umfaßt die Tagewerke der Bahnarbeiter, die beabsichtigten Unternehmerleistungen und die für den Einbau im Rahmen der Unterhaltung und Erneuerung erforderlichen Oberbaustoffe. Für die großen Bauten, d. h. diejenigen über 100 000 RM, wird ein Bauverzeichnis aufgestellt, das für jedes einzelne weitere Bauvorhaben die bisher entstandenen Aufwendungen und diejenigen für das kommende Geschäftsjahr enthält. Hier erfolgt eine genaue Prüfung der Notwendigkeit des Umfanges der weiteren Fortführung.

In ähnlicher Weise wie für die Unterhaltung und Erneuerung der baulichen Anlagen wird für die Fahrzeuge ein besonderer Voranschlag aufgestellt; dieser wird wesentlich von der Verkehrsentwicklung be-

stimmt. Eine besondere Frage ist die der Sondervoranschläge für Bauartverbesserungen der Fahrzeuge. In Zusammenarbeit mit dem Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau erfolgt eine genaue Prüfung nach betriebstechnischen Gesichtspunkten, wobei den Verkehrsbedürfnissen entsprechend Rechnung getragen werden muß. Besondere Aufmerksamkeit muß auch dem Voranschlag für die Erneuerung des Fahrzeugsparks geschenkt werden. Die Prüfung der Notwendigkeit der Erneuerung erfolgt auf Grund eingehender Untersuchungen über das Lebensalter der Fahrzeuge, die beabsichtigten Ausmusterungen und vor allem den Bedarf des Betriebes. Bei rückläufigem Verkehr wird man Einschränkungen in der vorgesehenen Ersatzbeschaffung vornehmen, andererseits muß auf den technischen Fortschritt, der neue Fahrzeugbauarten verlangt, Rücksicht genommen werden. Dies gilt insbesondere neuerdings für die Anforderungen, die sich auf Grund der Motorisierung des Verkehrs auf der Schiene und Straße ergeben.

Im engen Zusammenhang mit dem Voranschlag für die Unterhaltung und Erneuerung der Fahrzeuge steht die veranschlagte Beschaffung und der Verbrauch von Ersatzstücken und Werkstoffen. Die GDW'en liefern hier die notwendigen Unterlagen, wobei sie von dem voraussichtlichen Arbeitsanfall in den RAW'en ausgehen. Aus den Ergebnissen der Auftragsabrechnung und der Statistik der RAWe' sind die Kosten für die Unterhaltung eines Fahrzeuges bekannt. Hieraus ergibt sich für den Verbrauch und die Beschaffung eine Abgrenzung des Voranschlages.

Die veranschlagten Ausgaben für die Beschaffung und den Verbrauch von Betriebsstoffen werden an Hand der Betriebsleistungsstatistik geprüft. Aus dem Bild der Zug- und Achskm-Leistungen ergibt sich das der Lokomotivleistungen, die insbesondere für die veranschlagte Beschaffung von Kohlen von erheblicher Wichtigkeit sind. Der vorgesehene Bezug von Wasser, Gas, Elektrizität und Wärme lehnt sich ebenfalls an die voraussichtlichen Verkehrsleistungen an, so daß auf Grund statistischer Erhebungen früherer Jahre die entsprechende Prüfung vorgenommen werden kann. Die im Voranschlag angesetzen Mittel für die Beschaffung von Maschinen, Werkzeugen und Geräten müssen an Hand des Erneuerungsprogrammes genau geprüft werden, damit hier einer u. U. unnötigen Ersatzbeschaffung vorgebeugt wird.

Die so auf allen Gebieten der Wirtschaftsführung entstandenen Teil-Voranschläge werden in einem Gesamt-Voranschlag zusammengefaßt, der dann von dem Verwaltungsrat durchberaten und genehmigt wird[1]). Dieser Voranschlag, der rechtzeitig ein ungefähres Bild über die jährlichen Einnahmen und Ausgaben geben soll, stellt im Gegensatz zu den Verhältnissen bei den Reichsbahnen kein unabänderliches Budget dar, sondern nur noch ein Finanzprogramm, d. h. man ist an die Höhe der Einnahme- und Ausgabensätze nicht mehr gesetzlich gebunden, vielmehr

---

[1]) Die Genehmigung erfolgt auf Grund § 13 der Gesellschaftssatzung (Anlage I des RBG).
Vgl. Sarter-Kittel a. a. O., S. 146 ff.

können die veranschlagten Beträge jederzeit und in allen Teilen entsprechend der Abwicklung des Verkehrs abgeändert werden.

Nach Genehmigung des Voranschlages wird in der Finanzabteilung der HV der Wirtschaftsplan aufgestellt. Er enthält, getrennt nach den Verrechnungsstellen der Buchungsordnung, diejenigen Mittel, die für die einzelnen Verwendungszwecke vorgesehen sind. Wichtig ist hierbei festzuhalten, daß der Wirtschaftsplan nur der Aufzeichnung des Verbrauchs dient; die Ausgaben für Beschaffungen belasten im allgemeinen den Wirtschaftsplan nicht. Doch darüber an einer anderen Stelle[2]).

Die von der HV für besondere Zwecke beantragten Mittel und für besondere Dispositionen benötigten Reserven werden zurückgehalten. Für die großen Bauten der Vermögensrechnung werden in einem Sonderwirtschaftsplan die bewilligten Mittel den einzelnen Bauausführungen zugeteilt. Im Rahmen des Gesamtplanes werden zu Beginn des neuen Geschäftsjahres den RBD'en und den Reichsbahn-Zentralämetrn, d. h. unmittelbar dem RZR, für ihren Wirtschafts-Bezirk Wirtschaftspläne zugestellt. Die GDW'en erhalten je für ihren Werkstättenbereich einen Sonderwirtschaftsplan; darüber hinaus werden auch den Ämtern und sonstigen Dienststellen Wirtschaftspläne überwiesen. Oberster Grundsatz für die Durchführung des Wirtschaftsplanes bei den Stellen ist, die bewilligten Geldmittel bestimmungsgemäß, haushälterisch und sparsam zu bewirtschaften, wobei der Finanzdezernent über die ordnungsmäßige Verwendung zu wachen hat. Änderungen des Wirtschaftsplanes ergeben sich aus der Beobachtung der Wirtschaftsführung durch die Finanzabteilung der HV, falls diese Ausdehnungen oder Einschränkungen für nötig hält. In den letzten Jahren haben in diesem Zusammenhang die Arbeitsbeschaffungsprogramme eine besondere Rolle gespielt, die die DR veranlaßten, nachträgliche Änderungen des Wirtschaftsplanes vorzunehmen.

2211. Der Beschaffungsplan.

Neben den Wirtschaftsplänen, die, wie wir gesehen haben, für die Wirtschaftsführung der einzelnen Stellen ein Gesamtprogramm darstellen sollen, werden den Beschaffungsstellen besondere Beschaffungspläne zugestellt. Das Wesen des Beschaffungsplanes besteht, wie schon sein Name sagt, darin, daß er die Beschaffung regelt, während der Wirtschaftsplan den Verbrauch bei den einzelnen Verwendungsstellen festlegt. Ferner kommt hinzu, daß die vorhandenen Lagerbestände, die voraussichtliche Marktenwicklung und schließlich die jeweilige Liquidität der DR an Hand besonderer Beschaffungspläne besser berücksichtigt werden können. Die Aufstellung der Beschaffungspläne neben den Wirtschaftsplänen ist aber auch deshalb notwendig, weil die Beschaffungs- und Verbrauchsstellen für die wichtigsten Beschaffungsobjekte verschieden sind. Auf der anderen Seite ist aber der Beschaffungsplan keineswegs von dem Wirtschaftsplan unabhängig, was u. a. auf die gemeinsame Be-

[2]) Vgl. Abschn. 2211, S. 236 ff.

rücksichtigung bei der Aufstellung des Voranschlages zurückzuführen ist. Bei Zuteilung größerer Mittel für die Beschaffung werden die Lagerbestände anwachsen, wenn nicht entsprechende Mittel im Wirtschaftsplan für den gleichzeitigen Verbrauch bereitgestellt werden. Trotzdem darf selbstverständlich die Sorge um das Anwachsen der Lagerbestände niemals dazu führen, daß der Verbrauch über das unbedingt Notwendige gesteigert wird. Einschränkungen der Lagerbestände können, abgesehen von Rationalisierungsmaßnahmen, nur durch eine entsprechende Verringerung der laufenden Beschaffungen erreicht werden. In den letzten Jahren war durch die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen die Beschaffung dem Verbrauch vorausgeeilt. In normalen Wirtschaftsjahren müssen beide sich zeitlich ausgleichen, um zusätzliche Kosten für Lagerung, Zinsendienst usw. zu vermeiden. Solange die Stoffe und Ersatzstücke nicht ihrer endgültigen Verwendung zugeführt werden, belasten sie auch nicht die Betriebsrechnung der DR, sondern erscheinen in der Vermögensrechnung bilanzmäßig als Aktivposten[3]). Die Höhe desselben zeigt an, wie sich Verbrauch und Beschaffung aufeinander eingestellt haben.

Die Beschaffungspläne zerfallen im allgemeinen in solche für die Deckung des laufenden Bedarfs und in solche für Sonderaufwendungen. Die Beschaffungspläne für den laufenden Bedarf werden im allgemeinen für 3 oder 6 Monate genehmigt; die Beschaffungspläne für Sonderprogramme dagegen je nach Flüssigkeit der Mittel, immer nur für bestimmte Zeiträume und besondere Arbeiten festgesetzt.

Nicht für alle Beschaffungsobjekte erfolgt die Aufstellung fester Beschaffungspläne, sondern es werden u. a. für die Beschaffung von Kohlen, Oberbau- und Baustoffen und Fahrzeugen von Fall zu Fall von den HV Beschaffungsermächtigungen erteilt. Es hängt dies eng, wie wir bereits gesehen haben, mit dem Beschaffungsverfahren zusammen. Innerhalb dieser Ermächtigungen kann nun im einzelnen die zuständige Stelle Beschaffungen vornehmen.

Für die Aufstellung der Beschaffungspläne bildet die Bedarfsermittlung die Unterlage[4]). Sie nimmt, um es noch einmal kurz zu erwähnen, ihren Ausgang bei den Verbrauchsstellen, wie Bahnmeistereien, RAW'en usw. Es erfolgt von diesen Stellen aus die Ermittlung des voraussichtlichen Bedarfs unter Berücksichtigung der vorhandenen Be-

---

[3]) Der in der Bilanz der DR unaufgeteilte Aktivposten enthält die Betriebsvorräte: Betriebs-, Werkstoffe, Oberbau- und Baustoffe sowie Ersatzstücke. Der planmäßige Abbau der Bestände hat zu einem Rückgang des Aktivpostens geführt. Erst 1934 haben die Bestände gegenüber 1933 eine Erhöhung erfahren. (1925 = 485,4 Mio RM, 1933 = 120,2 Mio RM und 1934 = 155,0 Mio RM). Die Bewertung der Betriebsvorräte erfolgt nach den Vorschriften des HGB (§ 261 Ziff. 1).

[4]) Vgl. hierzu die Ausführungen im Abschn. 20240: „Die Bedarfsermittlung", S. 139 ff.

stände und des zurückliegenden Verbrauchs[5]). Die Verbrauchsstellen teilen in besonderen Bedarfssammelmeldungen (Bedarfslisten) und in bestimmten Zeiträumen (1/4- oder 1/2-jährlich) den zuständigen RBD'en bzw. GDW'en jeweils mit, wie sich der Bedarf im einzelnen zusammensetzt. Über die RBD'en bzw. GDW'en gelangen die Bedarfsanmeldungen, soweit eine zentrale Beschaffung in Frage kommt, an die zentralen Beschaffungsstellen, hier vor allem an das RZE; bei der dezentralen Beschaffung an die Einkaufsabteilung der HV. Das RZE stellt nun unter Berücksichtigung des Ausgleichs an Überbeständen einen Voranschlag für einen Beschaffungsplan für sämtliche Beschaffungstellen auf, der der Einkaufsabteilung der HV zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt wird. Nach erfolgter Genehmigung wird ein Gesamtbeschaffungsplan aufgestellt, der in Einzelbeschaffungspläne für die jeweils zuständigen Beschaffungsstellen aufgeteilt wird. Da jedoch die Beschaffung zum Teil schon vor der Bewilligung der Mittel eingeleitet werden muß, erteilt die HV in beschränktem Umfange vor der Bewilligung des Beschaffungsplanes eine vorläufige Beschaffungsermächtigung.

Für Änderungen der Beschaffungspläne gelten ähnliche Richtlinien wie für die der Wirtschaftspläne. Selbstverständlich ist es auch, daß der Verwaltungsrat sich mit den großern Fragen der Beschaffung befaßt.

Am besten durchgebildet ist der Beschaffungsplan für die Vorratskonten Betriebsstoffe (ohne Kohlen), Stoffe für elektrische Anlagen, Werkstoffe und Ersatzstücke sowie für die entsprechenden Vorschußkonten[6]) Umarbeitung[7]). Auf diesen Beschaffungsplan soll etwas näher

---

[5]) Beim RZE wurde, soweit eine zentrale Beschaffung in Frage kommt, bereits vor einigen Jahren zur Auswertung des Lochkartenverfahrens erwogen, den Bedarf künftig nicht mehr durch Anmeldungen der Verbrauchsstellen zu ermitteln, sondern dem Beschaffungsbeamten durch die Lochkarte den Verbrauch der zurückliegenden 6 Monate sowie den Bestand in den Lägern anzuzeigen und ihm so den Ausgleich und die Beschaffung ohne besondere Bedarfsanmeldung der Verbrauchsstellen zu ermöglichen. Dabei muß die Verbrauchsstelle natürlich dem RZE von allen Aenderungen, die den Verbrauch beeinflussen werden, unterrichten. Dieses angestrebte Verfahren hat jedoch auch erhebliche Nachteile. Dem RZE sind nur Bestand und Bedarf der RBD's- und GDW-Bezirke bekannt; hingegen fehlt ihm die Bestands- und Bedarfskontrolle bei den RAW'en, Aemtern usw., so daß bei der Verteilung bzw. Anlieferung erst festgestellt werden müßte, welche Stelle als Empfangsstelle in Frage kommt. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß das RZE bei diesem Verfahren unter Ausschaltung der GDW'en und RBD'en nicht in der Lage ist, Ueberbestände bei den einzelnen Verbrauchsstellen auszugleichen. Wegen dieser erheblichen Mängel ist auch das Verfahren zunächst nur versuchsweise für gewisse Stoffe eingeführt worden. Genaue Ergebnisse über die Erfahrungen, die man damit gemacht hat, liegen noch nicht vor.

[6]) Auf Vorschußkonten werden neben den Betriebsstoffen und Ersatzstücken, Drucksachen, Vorratsgeräte, Fahrzeugausrüstungen und Aufarbeitungskosten verbucht. Das Vorschußkonto stellt ein Ueber-

eingegangen werden. Der Abschnitt I enthält die Geldbeträge, die für die Beschaffung und die Umarbeitung an private Lieferer gezahlt werden müssen. Über die Bedarfsermittlung gilt das weiter oben Gesagte. Für die Stoffe und Ersatzstücke, die auf Grund der Bedarfsanmeldungen und nach Ausgleich der Überbestände bei den einzelnen Verbrauchsstellen beschafft werden müssen, wird im RZE, getrennt nach zentraler, Gruppen- und Einzelbeschaffungszuständigkeit sowie nach verschiedenen Vorratskonten, der Verbrauch des letzten Jahres, der Bestand z. Z. der Bedarfsanmeldungen einschl. der aus bestehenden Verträgen noch zu liefernden Mengen dem voraussichtlichen Bedarf für das neue Jahr gegenübergestellt. Die sich hiernach für die einzelnen Beschaffungsstellen ergebenden Gesamtgeldbeträge für den Bedarf des laufenden Jahres werden wiederum in einer Übersicht (vgl. Anlage 17) zusammengestellt. Die Genehmigung erfolgt durch die Einkaufsabteilung der HV, der gleichzeitig mit dieser Aufstellung für die Zuteilung der Mittel sichere Unterlagen gegeben sind, die es ihr ermöglichen, die Angemessenheit der Anmeldungen jeder Beschaffungs- bzw. Verbrauchsstelle nachzuprüfen. An Hand des genehmigten Gesamtbeschaffungsplanes werden, getrennt nach den verschiedenen Beschaffungsstellen und Vorratskonten, Einzelbeschaffungspläne aufgestellt, die in den meisten Fällen auf den Zeitraum eines halben Jahres beschränkt sind, um eine bessere Kontrolle über die bewilligten Mittel zu haben.

Der Beschaffungsplan, Abschnitt I, enthält, wie bereits angedeutet, außer den Vorratskonten für Stoffe und Ersatzstücke noch die entsprechenden Vorschußkonten Umarbeitung, wie sie u. a. bei der Schienenschweißung, den Teilen aus Kupfer oder Lagermetall erforderlich wird. Diese Umarbeitung war bis zum Jahre 1932 unter die Vorratskonten eingeordnet. Eine klare Übersicht über die erforderlichen Geldbeträge machte jedoch eine besondere Behandlung notwendig, umso mehr als es sich hier in vielen Fällen um Tauschgeschäfte handelt, die gerennt verrechnet werden müssen[8]). Einen ähnlichen Charakter wie die Vorratskonten haben die bereits erwähnten Vorschußkonten[9]) für Drucksachen, Vorratsgeräte, Fahrzeugausrüstungen und Aufarbeitungskosten. Für diese ist eine dem Beschaffungsplan entsprechende Ausgabenermächtigung

---

gangskonto dar, da die endgültige Verwendung und Verbuchung der auf diesem Konto beschafften Gegenstände noch nicht feststeht.

[7]) Umarbeitung stellt einen Vorgang dar, bei dem ein Stoff ohne Anwendung hüttenmännischer Methoden durch Umschmelzen, Ziehen, Pressen usw. in eine andere Form gebracht wird; z. B. die Herstellung von Gußteilen, die Fertigung von Kupferdraht usw. Hierunter fällt auch die Herstellung von flüssigen Brennstoff- und Schmierstoffmischungen. Die Abgabe von Stoffen zur Umarbeitung wird als Beistellung bezeichnet. Vgl. auch Fußn. 10.

[8]) Beim Tausch werden getrennte Verkaufs- und Kaufverträge geschlossen, wobei das gegenseitige Kaufgeld über ein Verwahrungsgeldkonto aufgerechnet wird, sodaß nur verbleibende Spitzen durch Barzahlung ausgeglichen zu werden brauchen.

[9]) Vgl. Fußnote 6, S. 238.

Vorratskonten	Betriebsstoffe				Stoffe für elektr. Anlagen				Werkstoffe			Ersatzstücke			Zusammen Spalten 5, 9, 12 u. 15
	RBD	GDW	Z	Zus.	RBD	GDW	Z	Zus.	GDW	Z	Zus.	GDW	Z	Zus.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Altona															
Berlin															
Breslau															
Erfurt															
Essen															
Frankfurt a. M.															
Halle															
Vorratskont. zus.															
Vorschußkonto															
Umarbeitg. RZE															
Abschn. I insges															
Unkrautverfil-gungsmittel															

Beschaffungsplan, Abschnitt I
Hauptzusammenstellung

Anlage 17.

(Beschaffungsermächtigung) bis heute noch nicht vorgesehen. Dies gibt jedoch zu Bedenken Anlaß. Abgesehen von den Grenzen, die durch die Zuweisung der Barmittel gezogen sind, würden also Ausgaben zu Lasten dieser Vorschußkonten, da sie den Wirtschaftsplan nicht belasten, unbegrenzt sein, während der Verbrauch, der den Vorschußkonten gutgeschrieben wird, durch den Wirtschaftsplan begrenzt ist. Hier müssen also, solange Beschaffungsermächtigungen und u. U. Beschaffungspläne nicht vorgesehen sind, die Bestände der Vorschußkonten, die in der Vermögensübersicht aufgeführt werden, genauestens überwacht werden, damit Verbrauch und Beschaffung in Übereinstimmung bleiben.

In der ersten Zeit nach Einführung des Beschaffungsplanes war es den Beschaffungsstellen möglich, bei zu frühzeitiger Verausgabung der Wirtschaftsmittel, durch Beistellung[10]) und Tausch von Altstoffen aus eigenen Beständen mehr Stoffe und Ersatzstücke zu beschaffen, als ursprünglich in dem Beschaffungsplan vorgesehen war. Dies hatte aber auch weiterhin zur Folge, daß dadurch die Zustimmung der Einkaufsabteilung der HV, die gerade zwecks Überwachung der Bestände und des laufenden Verbrauchs unbedingt erforderlich war, umgangen wurde. Der Erfolg der planmäßigen Beschaffungsbudgetierung war durch ein derartiges Vorgehen der Beschaffungsstellen sehr in Frage gestellt und man entschloß sich daher zur Einführung eines besonderen Abschnitts II des Beschaffungsplanes. Die Einkaufsabteilung der HV begrenzt darin die ohne Zahlungsmittel erforderlichen Aufwendungen, die durch Beistellung oder Tausch von Altstoffen, durch Selbstanfertigung in den RAW'en und aus sonstigen Nebenkosten entstehen. Die Mittel werden gesondert zugewiesen und sind auch gesondert zu verwalten. Eine Übertragung auf den Beschaffungsplan, Abschnitt I, oder umgekehrt, ist nicht zulässig.

Eine weitere Möglichkeit, über die im Beschaffungsplan festgesetzten Beträge hinaus zu beschaffen, bestand in der ersten Zeit darin, daß Werkstoffe, die zur sofortigen Verwendung beschafft wurden, unmittelbar auf den entsprechenden Verbrauchstiteln der Betriebsrechnung (entspr. Wirtschaftsplan) verrechnet werden konnten. Einmal lag darin, wie auch bereits weiter oben über die Beistellung und den Tausch ausgeführt, ein Verstoß gegen die planmäßige Beschaffungsbudgetierung; hinzu kam, daß man die vorgeschriebene Beschaffungszuständigkeit für Werkstoffe umging, denn soweit eine sofortige Verwendung vorlag, konnten die Verbrauchsstellen die entsprechenden Stoffe von sich aus beschaffen, wenn auch eigentlich dafür die zentralen oder Gruppen-

---

[10]) Die Abgabe von Stoffen zur Umhüttung, Umarbeitung (vgl. Fußnote 7) und Aufarbeitung wird bei der DR als Beistellung bezeichnet. Umhüttung ist die Herstellung von Reinmetallen und Legierungen unter Anwendung hüttenmännischer Methoden. Aufarbeitung ist Wiederherstellung eines altbrauchbaren Stoffes in einen betriebsfertigen Zustand, z. B. wiederbetriebsfähiges Herstellen von Radreifen durch Aufschweißen, Instandsetzen von Führerbremsventilen u. a. m.

beschaffungsstellen zuständig waren. Um derartige Umgehungen zu vermeiden, sind die Verbrauchsstellen künftig gehalten, auch die Werkstoffe, die der unmittelbaren Verwendung dienen, zunächst auf das Vorratskonto, für das die Mittel durch den Beschaffungsplan, Abschnitt I, festgelegt sind, zu verrechnen. Gleichzeitig wird damit erreicht, daß die vorgeschriebene Beschaffungszuständigkeit in jedem Fall eingehalten werden muß. Eine Ausnahme ist nur bei dringendem, geringfügigem Bedarf zugelassen, wenn die Einzelbeschaffung den Betrag von 5 RM nicht überschreitet.

Die in den Beschaffungsplänen zugewiesenen Mittel stellen nun aber keine Summen dar, mit denen die Beschaffungsstellen in ganzer Höhe bestimmt rechnen können. Die Beschaffungsstellen haben jeweils für den laufenden Monat der HV mitzuteilen, welche Ausgaben sie zu machen gedenken, welche Barmittel sie also zur Durchführung dieser Ausgaben benötigen. Wenn es die Wirtschaftslage der Unternehmung gestattet, genehmigt die HV die beabsichigten Ausgaben der Beschaffungsstellen und sorgt für die Überweisung der angeforderten Barmittel; andernfalls nimmt die HV Abstriche vor und beeinflußt auf diese Weise die Abwicklung der Beschaffungspläne.

Daraus geht hervor, daß in die Beschaffungsbudgetierung gewisse Unsicherheitsmomente hineingetragen werden, die ihre Ursachen in der ständigen Mitwirkung und in den endgültigen Entscheidungen der HV haben. Ein Disponieren auf lange Sicht ist den Leitern der einzelnen Beschaffungsstellen unmöglich gemacht, da sie niemals sicher sein können, ob im gegebenen Zeitpunkt die HV, die zwar in Aussicht gestellten und in den Beschaffungsplänen festgelegten Mittel, auch in bar zur Verfügung stellen wird. Besonders störend machte sich dieses Vorgehen der HV in Krisenjahren bemerkbar.

Im allgemeinen kann jedoch festgestellt werden, daß die Beschaffungsbudgetierung für die DR als Mittel zur Wirtschaftsplanung unentbehrlich ist und ihre Fortentwicklung unbedingt gefordert werden muß.

2212. Die Budgetkontrolle.

Zur Überwachung der Wirtschaftsführung während des Geschäftsjahres fordert die Finanzabteilung der HV täglich, monatlich und vierteljährlich von den einzelnen Stellen eine Anzahl von Nachweisen und Übersichten, die es ihr ermöglichen, einen Überblick über die gesamte wirtschaftliche und finanzielle Entwicklung der Unternehmung zu gewinnen. Die täglichen und monatlichen Übersichten erstrecken sich im wesentlichen auf die Bargeldbewegung und auf die Einnahmen der Betriebsrechnung. Damit können gleichzeitig Anhaltspunkte für die Kontrolle der Durchführung des Beschaffungsplanes gewonnen werden. Wichtiger sind jedoch die vierteljährlichen Finanzberichte der RBD'en, die eine genaue Übersicht über die Wirtschaftsführung geben. Darin ist der Finanzabteilung der HV außer den wirklichen Aufwendungen auch der voraussichtliche Bedarf an Mitteln bis zum Jahresschluß nach

einer sachgemäßen Schätzung anzugeben[11]). Die Finanzberichte sind am 15. Mai, 15. August und 15. November vorzulegen; für den Schluß des Geschäftsjahres sind die erforderlichen Angaben im Jahresabschluß der einzelnen RBD'en enthalten, so daß ein vierter Finanzbericht nicht erforderlich ist. Aus den Finnanzberichten lassen sich für die finanziellen Maßnahmen äußerst wichtige Schlüsse ziehen. Man wird auf Grund der Ergebnisse u. U. die Mittelzuweisungen für die Beschaffungspläne einschränken.

Die eigentliche Budgetkontrolle erfolgt durch die Ausgabenüberwachung im Laufe des Geschäftsjahres. Zu diesem Zwecke ermitteln die einzelnen Beschaffungsstellen monatlich oder vierteljährlich an Hand von Verbrauchs- und Bedarfsstatistiken die bereits verausgabten Mittel für die Beschaffung der einzelnen Gegenstände und stellen gleichzeitig die erforderlichen Bargeldforderungen für die weitere Abwicklung der Beschaffungspläne fest. Die Ausgabenüberwachung für die Vorrats- und Vorschußkosten (Beschaffungsplan, Abschnitt I) ist beim RZE in der Weise eingerichtet[12]), daß die in den einzelnen Beschaffungsplänen bewilligten Mittel unter Ausscheidung einer Reserve zwar dem Einkaufsdezernenten zugeteilt, aber durch einen Zahlungsplan auf die einzelnen Monate verteilt werden. Die wirklichen Zahlungen werden zehntägig (für Werkstoffe und Ersatzstücke) und monatlich (für Betriebsstoffe und Stoffe für elektrische Anlagen) auf Grund der Lochkarten des RZR ermittelt, und danach die Mehr- oder Minderzahlungen festgestellt. Daneben muß berücksichtigt werden, welche Beträge zwar noch nicht gezahlt, aber bereits vertraglich festgelegt sind, wozu auch die aus dem Vorjahr abzudeckenden Zahlungsverpflichtungen gehören.

Eine besondere Kontrolle ergibt sich weiterhin dadurch, daß sich die Finanzabteilung der HV im allgemeinen im Mai und November über den Stand der Ausgaben berichten läßt, wobei im Mai gleichzeitig nochmals der Geldbedarf für das zweite Halbjahr anzugeben ist. (Siehe Anlage 18, S. 244).

Bei den Oberbaustoffen, für die, wie bereits erwähnt, von Fall zu Fall von der Einkaufsabteilung der HV Beschaffungsermächtigungen erteilt und für die einzelnen Beschaffungsstellen nur die Mengen bewilligt werden, läßt sich beim RZE eine geldmäßige Kontrolle nur an Hand der Bargeldforderungen durchführen, deren Einhaltung wiederum von dem Finanzdezernenten überwacht wird. Die eigentliche Überwachung liegt bei der Einkaufsabteilung der HV.

Zur Kontrolle der Beschaffungsermächtigungen für Fahrzeuge, die gleich denen für Oberbaustoffe von der Einkaufsabteilung der HV erteilt werden, sind zum 15. jeden Monats Verwendungs- und Bedarfs-

---

[11]) Die Abweichungen vom Wirtschaftsplan werden in besonderen Anlagen zum Finanzbericht in aufgegliederter Form begründet. Besonders in den Anlagen zum Finanzbericht wird wertvolles Material zusammengetragen, das auch für die Kontrolle des Beschaffungsbudgets niemals vernachlässigt werden darf.

[12]) In Anlehnung an amtliche Unterlagen.

Nachprüfung der Ausgaben zum Beschaffungsplan nach dem Stande vom .....

Vorrats-konto	Dezernat	Bewilligt sind für das erste Halbjahr 1933 RM	Vertraglich festgelegt sind einschließlich der aus dem Vorjahr abzudeckenden Zahlungsverpflichtungen RM	Vom bewilligten Betrage sind also noch nicht festgelegt RM	Der bewilligte Betrag ist also überschritten um RM	Im Zahlungsplane sind vorgesehen für die Zeit bis zum RM	Wirkl. gezahlt sind (einschl. Vorsch.) für die Zeit bis zum RM	Mithin weniger gezahlt RM	Mithin mehr gezahlt RM
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Ausgabenüberwachung zum Beschaffungshaushalt

nachweise über die Geldbeträge für Fahrzeugbeschaffungen nach dem Stande am 10. des Monats von der zuständigen Beschaffungsstelle der Einkaufsabteilung der HV einzureichen. Diese enthalten, getrennt nach Fahrzeuggattungen die bisher geleisteten Ausgaben sowie die weiteren Anforderungen für das laufende und die folgenden Geschäftsjahre.

Damit hätten wir dargelegt, daß die Budgetkontrolle hinsichtlich der ständigen Überwachung der verausgabten Mittel für die laufende Beschaffung unentbehrlich ist. Wenn auch nicht überall gleichmäßig durchgebildet, gibt sie doch in vielen Fällen Anhaltspunkte für den Soll-Ist-Vergleich zwischen Beschaffungsplan und Betriebsrechnung und damit gleichzeitig für die gesamte Wirtschaftsführung der Unternehmung. Durch die ständige Kontrolle sind die Leiter der einzelnen Beschaffungsstellen gehalten, mit den zur Verfügung gestellten Mitteln sparsam zu wirtschaften. Gleichzeitig wird dadurch erreicht, daß Verbrauch und Beschaffung aufeinander abgestimmt sind. Die HV hat durch die Budgetierung und die damit verbundene Budgetkontrolle die Möglichkeit, die Abwicklung der Beschaffungspläne zentral zu überwachen und, wenn dies erforderlich sein sollte, die entsprechenden Änderungen vorzunehmen. Sie kann im Laufe des Geschäftsjahres die Abweichungen vom ursprünglichen Beschaffungsplan feststellen und je nachdem die künftige Zuweisung der Mittel einschränken oder erweitern.

222. Die Methoden der Beschaffungsfinanzierung.

Wenn wir einleitend zu den Ausführungen über die Beschaffungsfinanzierung den Problemkreis der Rechnungslegung und Finanzierungspolitik der DR im allgemeinen kurz anschneiden, so geschieht dies deshalb, weil nur aus den sich hierbei ergebenden Grundsätzen die Methoden der Beschaffungsfinanzierung zu verstehen sind.

Das RBG bestimmt im § 29, daß die Rechnung der DR nach kaufmännischen Grundsätzen so zu führen ist, daß die Finanzlage der DR jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann. § 30 sieht die Aufstellung von Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen vor, die innerhalb einer Frist von 6 Monaten nach Ablauf eines jeden Geschäftsjahres veröffentlicht werden sollen. Der Betriebsabschluß als dritter Teil des Jahresabschlusses gibt das Wirtschaftsergebnis der Betriebsrechnung wieder; in ihm sind die Einnahmen und Ausgaben der Betriebsrechnung enthalten.

Die Betriebseinnahmen zerfallen in solche aus dem Personen- und Gepäckverkehr, aus dem Güterverkehr und in sonstige Einnahmen; zu letzteren gehören Einnahmen aus der Überlassung von Bahnanlagen und Leistungen für Dritte, aus der Überlassung von Fahrzeugen, ferner Erträge aus Veräußerungen, Pacht- und Mietgelder usw., kurz Einnahmen, die nicht direkt aus Verkehrsleistungen im eigentlichen Sinne erzielt werden.

Die Ausgaben der Betriebsrechnung sind getrennt nach den Abschnitten „Betriebsführung, Unterhaltung und Erneuerung" aufgeführt. Der Abschnitt „Betriebsführung" ist untergeteilt in die Sachgebiete „Bahnhofs- und Abfertigungsdienst, Bahnbewachungsdienst, Lokomotivfahrdienst und Zugbegleitdienst" und enthält die auf sie entfallenden Kosten. Die Abschnitte „Unterhaltung und Erneuerung" enthalten die Unterteile „Bahnanlagen und Fahrzeuge". Die Trennung in persönliche und sächliche Ausgaben ist gegenüber der Rechnungslegung von 1930 weggefallen.

Neben der Betriebsrechnung führt die DR eine besondere Anlagezuwachsrechnung, über welche im allgemeinen die Ausgaben zu buchen sind, die eine Vermehrung des Reichsbahnvermögens darstellen. Die Ausgaben der Anlagezuwachsrechnung — auch Kapitalrechnung genannt — enthalten die Aufwendungen für den Anlagezuwachs. Die Anlagezuwachsrechnung ist geteilt nach den Gebieten „Betriebsentwicklung und Neubau" mit den jeweiligen Unterabschnitten „Bahnanlagen und Fahrzeuge". Die Teilung der Anlagezuwachsrechnung in die beiden Gebiete: „Betriebsentwicklung und Neubau" erfolgte unter dem Gesichtspunkte der Ertragsfrage. Der „Betriebsentwicklung" werden dabei diejenigen Ausgaben zugeschieden, die zwangsläufig im Zusammenhang mit Unterhaltungs- und Erneuerungsbauarbeiten an Fahrzeugen ausgeführt werden oder bei denen nach ihrer Eigenart sich eine hinreichende Rente zunächst nicht erwarten läßt. Bei den Ausgaben für „Neubau" wird vorausgesetzt, daß vor ihrer Inangriffnahme der Nachweis einer ausreichenden Rente erbracht werden kann.

Diese ganz allgemeinen Grundsätze der Rechnungslegung mögen für die vorliegende Untersuchung genügen; für die Behandlung der weiteren Fragen müssen wir noch eine Reihe von Begriffsbestimmungen geben und zwar: Was versteht die DR unter „Betriebsführung, Unterhaltung, Erneuerung und Anlagezuwachs"?

„Unter „Ausgaben der Betriebsführung" sind diejenigen Ausgaben zu verstehen, die für die Durchführung des Betriebes und Verkehrs aufgewandt werden. Alle Kosten, die auf die Reichsbahnanlagen, also auf Bahnanlagen und Fahrzeuge, verwendet werden, gelten als Kosten der Vorhaltung. Die Kosten der Vorhaltung zerfallen in Ausgaben, die einen Teil der Betriebsrechnung, und in diejenigen, die einen Teil der Kapitalrechnung ausmachen. Zur Betriebsrechnung gehören die Kosten für die Unterhaltung und für die Erneuerung der Reichseisenbahnanlagen"[1]).

„Unterhaltung" umfaßt die laufende Instandhaltung und besondere Ausbesserung an den Bahnanlagen und Fahrzeugen, deren Ausführung im allgemeinen Vorbedingung zur Erreichung der Nutzungsdauer der Anlagen ist. Die Unterhaltung soll somit zur Vorbeugung und Be-

[1]) Vgl. Wirtschaftsführung und Finanzwesen der Deutschen Reichsbahn a. a. O., S. 154. Ferner auch die „Dienstvorschrift über die Fortbildung der Buchungsordnung (Fobu)" und ihr Anhang I.

seitigung von Schäden sowie zur Erhaltung der Wohlansehnlichkeit der Anlagen dienen. Hierbei ist es ohne Belang, ob die Vornahme von Unterhaltungsarbeiten aus einem in gewissen Zeiten wiederkehrenden Bedürfnis entsteht, oder ob Naturereignisse, wie Hochwasser, Dammrutsche usw. oder sonstige kaum vermeidbare Ursachen, wie Feuersbrünste, Unfälle, Bahnfrevel usw., sie verursacht haben"[2]).

Unter „Erneuerung (oder Ersatz)" fallen Arbeitsausführungen und Beschaffungen, die erforderlich sind, um die durch Abnützung, Altern, Veralten — Ersatz infolge technischer Entwicklung — an den Bahnanlagen und Fahrzeugen auftretenden Wertminderungen zu beseitigen. Derartige Arbeiten bezwecken die Erhaltung des Reichsbahnvermögens, den Ausgleich des regelmäßigen Verschleißes. Bei Erneuerungsarbeiten ist es bedeutungslos, ob die Ausführung im einzelnen in unmittelbar aufeinander folgenden Bauabschnitten vor sich geht, oder ob geringe Zeitabschnitte zwischen den einzelnen Bauabschnitten liegen"[3]). Es sei hier erwähnt, daß die DR unter der Verpflichtung zur Erneuerung, die ihr als Betriebsgesellschaft obliegt, die Lasten verstanden haben will, „die andere wirtschaftliche Unternehmungen durch Abschreibungen zu erfüllen pflegen"[4]).

Unter „Anlagezuwachs" ist die Schaffung von Neuanlagen nach Maßgabe der Bedürfnisse des Verkehrs zu verstehen. „Darunter fallen Arbeitsausführungen sowie Beschaffungen, die nicht zum Ersatz verbrauchter Bahnanlagen und Fahrzeuge, sondern zur Vermehrung, Erweiterung oder Verbesserung der Gesamtanlagen der DR dienen"[5]). Diese Ausgaben sollen zur „Befriedigung gesteigerter Betriebs- und Verkehrsanforderungen" dienen und „das Streben nach wirtschaftlichen und technischen Verbesserungen" zeigen[6])". Durch sie soll eine Werterhöhung des beweglichen oder unbeweglichen Eisenbahnvermögens eintreten. Als Ausnahme gilt: Ausgaben für Ausstattungsgegenstände bis 100 RM, ferner solche für bauliche und maschinelle Anlagen und Fahrzeuge bis 2000 RM werden endgültig als Unterhaltungskosten angesehen.

Nur bei einer klaren Unterscheidung der Gesamtkosten (bzw. -ausgaben) nach diesen Gebieten konnte die DR von Anfang an den gesetzlichen Erfordernissen einer kaufmännischen Aufstellung der Betriebsrechnung formell wie materiell Rechnung tragen. Zu Lasten der Betriebsrechnung gehen alle laufenden Betriebsausgaben (Betriebsführung). Hierunter fallen die Dienstleistungen aller Art und die Beschaffungsausgaben für Kohlen, Werkstoffe, Ersatzstücke, Geräte usw. Ferner hat die Betriebsrechnung die Kosten für die laufende Unterhaltung und Erneuerung zu decken, erstere in unbegrenzter, letztere mindestens in der zur Unterhaltung erforderlichen Höhe. Daraus geht hervor, daß eine

---

[2]) Dienstvorschrift a. a. O., S. 35.
[3]) Dienstvorschrift a. a. O., S. 35.
[4]) Geschäftsbericht (Blaubuch) 1927, S. 9.
[5]) Wirtschaftsführung und Finanzwesen der Deutschen Reichsbahn. a. a. O., S. 154.
[6]) Sarter-Kittel a. a. O., S. 64.

günstige oder ungünstige Einnahmeentwicklung die sachlichen Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung in entsprechender Weise beeinflussen. Die enge Verbindung der Betriebsrechnung mit der Anlagezuwachsrechnung ergibt sich dadurch, daß die Ausgaben, die eine Vermehrung des Reichsbahnvermögens darstellen und damit zu einer Erweiterung des Betriebsrechts führen, nicht in der Betriebsrechnung, sondern in der Bilanz als aktiver Anlagezuwachs zum Ausdruck kommen. Da die Höhe dieses Anlagezuwachses, der in erster Linie durch Fremdkapital finanziert werden muß, besonders von der Lage des Kapitalmarktes abhängig ist, so werden sich, um den dringendsten Bedarf an Bahnanlagen und Fahrzeugen (für Rechnung der Betriebsentwicklung oder des Neubaues) sicherzustellen und vor allem den gesetzlich vorgeschriebenen Verpflichtungen nachkommen zu können, bei guter Einnahmeentwicklung, aber geringer Aufnahmefähigkeit des Kapitalmarktes, größere Aufwendungen für „Erneuerung" und „Unterhaltung", also eine stärkere Belastung der Betriebsrechnung, ergeben, und im umgekehrten Falle wird man sich durch Aufnahme von Fremdkapital helfen müssen, um so die Betriebsrechnung entsprechend zu entlasten.

Diese vorangegangenen Darlegungen sollten erkennen lassen, daß im Mittelpunkt der Reichsbahnpolitik das Finanzierungsproblem steht. Die Beschaffungsfinanzierung ihrerseits in Form der Eigen- und Fremdfinanzierung deckt sich nicht immer mit den gegebenen betriebswirtschaftlichen Finanzierungsbegriffen. Grundsätzlich kann durch die laufenden Betriebseinnahmen jede Ausgabe bei der DR gedeckt werden, während z. B. die Aufnahme von Anleihen doch immer für bestimmte, engumgrenzte Gebiete vorbehalten ist. Im einzelnen soll nunmehr auf die Problematik der beiden obengenannten Methoden der Beschaffungsfinanzierung eingegangen werden.

2220. Die Eigenfinanzierung.

Es entspricht zunächst den Finanzierungsgrundsätzen auch der privaten Unternehmungen, daß alle Beschaffungen an laufenden Verbrauchsgütern unmittelbar durch die Betriebseinnahmen zu decken sind. So gehen auch bei der DR alle Beschaffungsausgaben für die laufende Betriebsführung zu Lasten der Einnahmen der Betriebsrechnung. In diesem Sinne ist hier unter Eigenfinanzierung der DR eine Einnahmefinanzierung zu verstehen; man könnte sie unter eisenbahntechnischen Gesichtspunkten als Betriebsfinanzierung bezeichnen.

Weiterhin gehen die Beschaffungsausgaben (Sachausgaben) für Unterhaltung und Erneuerung zu Lasten der laufenden Einnahmen der Betriebsrechnung; hier liegt gleichfalls eine Eigenfinanzierung in vorstehendem Sinne vor. Die ungleichmäßige Entwicklung der Sachausgaben gegenüber den persönlichen Ausgaben in den einzelnen Jahren[1]) ist ein Beweis für die Abhängigkeit der Sachausgaben von der Einnahme-

[1]) Vgl. die Zusammenstellung im Abschn. 12 „Die Bedeutung des Beschaffungswesens", S. 20.

entwicklung und der Höhe der als zwingend anzusehenden Verpflichtungen, deren Erfüllung teils direkt (persönliche Ausgaben), teils indirekt (Betriebsüberschuß) der Betriebsrechnung zufällt.

Die Bewegungen der Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung im Rahmen der jeweils verfügbaren Mittel kommt in den einzelnen Geschäftsberichten (Weißbuch) besonders zum Ausdruck; so wird z. B im Geschäftsbericht 1932 (S. 3) folgendes ausgeführt:

> Der Einnahmeausfall konnte nur zum Teil durch Senkung der Betriebsausgaben ausgeglichen werden. Wie schon in früheren Berichten dargelegt, erlaubt die Betriebssicherheit, die allem vorangeht, nicht, die Unterhaltung und Erneuerung der Anlagen über eine gewisse Grenze hinaus einzuschränken.

Soweit es sich um Beschaffungen handelt, die nicht zum Ersatz verbrauchter Bahnanlagen und Fahrzeuge, sondern zur Vermehrung, Erweiterung oder Verbesserung der Gesamtanlagen der DR dienen (Anlagezuwachs), erfolgt teils eine Eigenfinanzierung (von der DR in der gleichen Bedeutung betriebswirtschaftlich als „Selbstfinanzierung" bezeichnet) aus den Betriebsüberschüssen, aus besonderen Rückstellungen u. dgl. m., teils eine Fremdfinanzierung. Über die Finanzierung des aktivierten Anlagezuwachses gibt die folgende Zusammenstellung (Anlage 19, S. —) Aufschluß. Ohne hier auf Einzelheiten einzugehen, können wir folgendes feststellen: Der am Ende 1932 ausgewiesene aktivierte Anlagezuwachs in Höhe von 1 786,9 Mio RM wurde zu 33,6% aus eigenen Mitteln und nur zu 66,4% aus fremden Mitteln finanziert. Betrachten wie die Quellen der „Selbstfinanzierung" so sehen wir, daß der gesamte Betrag von 600,3 Mio RM aus eigenen Betriebsüberschüssen zur Anlagefinanzierung verwendet wurde, und zwar teils durch Inanspruchnahme von Rückstellungen aus dem Vorjahre — 167,4 Mio RM —, teils durch Entnahmen aus dem Reingewinn — 432,9 Mio RM —.

Die folgende Zusammenstellung[2]) zeigt indessen, daß bereits vor der Aktivierung des Anlagezuwachses insgesamt 495,7 Mio RM abgebucht worden sind.

Vor der Aktivierung wurden abgebucht:

Jahr	Gesamtsumme des Anlagezuwachses	Abschreibung auf Betriebsrechnung	Einnahmen aus Grundstücksverkäufen u. a.	Inanspruchnahme von Rückstellungen
		in Mio RM		
1925	480,4	236,8	4,6	—
1926	421,5	—	13,9	—
1927	524,9	93,3	13,1	70,0
1928	302,1	—	16,4	—
1929	203,6	—	17,2	—
1930	222,1	—	13,1	—
1931	77,8	—	21,9	—
1932	50,2	—	4,4	
	2 282,6	330,1	95,6	70,0
			495,7	

[2]) Geschäftsbericht 1932 (Blaubuch) — Stat. Teil II, finanzielle Ergebnisse, S. 150.

Finanzierung des aktivierten Anlagezuwachses.[1]
(in Millionen RM)

Laufendes Geschäftsjahr	Aktivierter Anlagezuwachs	Durch Schuldenaufnahme					Durch Rückstellung für Betriebsrechtabschreibung	Im übrigen: (Vortrag und sonst. liquide Bestände aus Rückstellungen
		Begebung von Vorzugsaktien	Neue Anleihen	Baudarlehen von Ländern Gemeinden usw.	Kredite des Reiches zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit	Kredite des Reiches zur Fortführung stillgelegter Bauten		
1925	239,0	86,0	—	3,0	—	—	150,0	—
1926	407,0	295,0	—	13,3	58,0	5,7	35,6	—
1927	348,5	—	—	14,0	22,0	23,0	34,4[2] + 120,0	135,1
1928	285,7	200,0	—	18,5	—	19,9	25,0	22,3
1929	186,4	—	—	87,3	—	4,2	25,0	69,9
1930	209,0	—	335,2	52,3	0,8	— 133,6[3]	14,2	119,0[5] — 178,9[4]
1931	64,9	—	15,2	32,7	—	—	17,0	—
1932	45,8	—	2,6[6] + 162,0	31,8[6] — 162,0	—	=	11,7	—
Zusammen	1786,9	581,0	515,0	90,6	—	—	432,9	167,4

Fußnoten:

[1]) Vergleiche: Statistische Angaben über die Deutsche Reichsbahn im Geschäftsjahr 1932, Berlin 1933 Teil II, Finanzielle Ergebnisse.

[2]) Liquider Teil der Rückstellung aus 1926.

[3]) Die Reichskredite von 133,6 Mill. RM sind im Jahre 1930 niedergeschlagen worden.

[4]) Der Vortrag von 178,9 Mill. RM ist im Geschäftsjahr 1930 zur Deckung der Betriebsrechnung herangezogen worden.

[5]) 119,0 Mill. RM wurden daher aus sonstigen liquiden Beständen der Rückstellungen gedacht.

[6]) Von den Baudarlehen von Länder, Gemeinden usw. sind bis Ende 1932 162,0 Mill. RM. getilgt worden.

Davon wurden 70 Mio RM durch Inanspruchnahme einer Rückstellung für Arbeitsbeschaffung aus dem Jahre 1926, 95,6 Mio RM aus anderen Mitteln (Einnahmen der Vermögensrechnung) und 330,1 Mio RM aus laufenden Betriebseinnahmen finanziert, d. h. über die Betriebsrechnung abgeschrieben. Demnach erfolgte (ausschl. eine Eigenfinanzierung des vor der Aktivierung abgebuchten Anlagezuwachsanteils in Höhe von insgesamt 495,7 Mio RM. Weiter oben haben wir gesehen, daß die Finanzierung des aktivierten Anlagezuwachses in Höhe von 1786,9 Mio RM mit 600,3 Mio RM auf dem Wege der Eigenfinanzierung durchgeführt worden ist. Von den Beschaffungsausgaben des gesamten Anlagenzuwachses in Höhe von 2 282,6 Mio RM sind anteilig 1 096,0 Mio RM aus eigenen Mitteln finanziert worden. Dabei wurde auch der größte Teil des nichtaktivierten Betrages über Betriebsrechnung abgeschrieben.

Daraus geht hervor, daß die Beschaffungsfinanzierung als Eigenfinanzierung teils eine Finanzierung aus Rückstellungen und aus Abschreibungen — namentlich in den Geschäftsjahren 1925/27 — ist. Betriebswirtschaftlich gesehen, erfolgt also die Eigenfinanzierung in letzterem Falle durch Rücklagen aus dem Gewinn von stillen oder offenen Reserven. Schließlich konnten wir auch erkennen, daß die Finanzierung des größten Teils der Beschaffungsausgaben durch laufende Mittel der Betriebsrechnung auf dem Wege der „Selbstfinanzierung" im Sinne einer Einnahmefinanzierung erfolgt und daß gleichfalls etwa durchschnittlich 50% der Anlagezuwachsfinanzierung eine Eigenfinanzierung ist.

2221. Die Fremdfinanzierung.

22210. Langfristige Kreditaufnahme.

Wie bereits erwähnt, ist ein Teil des aktivierten Anlagezuwachses und damit die in ihm enthaltenen Beschaffungsausgaben durch Fremdkapital finanziert[3]). Unter dem Fremdkapital überwiegen die Vorzugsaktien in Höhe von 581 Mio RM. Die Vorzugsaktien sind keine Aktien im handelsrechtlichen Sinne; man hat sie geschaffen, um die Kreditbedürfnisse der DR zu erleichtern. Die Ausgabe von Vorzugsaktien der Gruppen A und B bedeutet für die DR eine Fremdfinanzierung. Es sei erwähnt, daß die Vorzugsaktien eine kummulative Vorzugsdividende von 7% und, wenn eine Dividende auf die Stammaktien ausgeschüttet wird, auch eine Zusatzdividende besitzen. Dieser Fall ist bisher nicht eingetreten. Die späteste Einziehung der Vorzugsaktien erfolgt bei Ablauf des Betriebsrechts der DR, also am 31. Dezember 1964. Für die Vorzugsdividende der Gruppe I bis V hat das Reich die Zinsgarantie übernommen. Dadurch und durch weitere Bestimmungen erhalten die Vorzugsaktien den Charakter von festverzinslichen Obligationen (obligationsähnliche Aktien).

Unter „Neue Anleihen" finden wir den Anteil der DR an der sogenannten Younganleihe, der „Internationalen 5½%igen Anleihe des Deutschen Reiches 1930", welche mit einem großen Teil im Jahre 1930

[3]) Vgl. Anlage 19, S. 250.

eingesetzt und im Jahre 1931 aufgebraucht wurde. Weiterhin fallen unter die „Anleihen" ein Teil der zur Gewinnung von Mitteln zur Arbeitsbeschaffung im Jahre 1930 ausgegebenen 6%igen fünfjährigen mündelsicheren Reichsbahnschatzanweisungen 1930 im Zeichnungsbetrag von 150 Mio RM sowie ein Teil der 4½%igen steuerfreien Reichsbahnanleihe 1931 mit einem Zeichnungsergebnis von rd. 263 Mio RM[4]).

Die Baudarlehen von Ländern, Gemeinden und sonstigen öffentlichen Körperschaften (vgl. Anlage 19, S. — Sp. 5) hat die DR erhalten, um Bauten zu ermöglichen, an denen diese besonders beteiligt oder sonst interessiert sind. Von diesen Darlehen sind 1932 162 Mio RM getilgt worden.

Im Jahre 1926 hat die DR mit dem Reich vereinbart, daß das Reich ihr für besondere Arbeiten bis zu 80 Mio RM zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit zur Verfügung stellt. Dieser Kredit betrug Ende 1926 58 Mio RM, Ende 1927 80 Mio RM und Ende 1930 80,8 Mio RM (vgl. Anlage 19, S. — Sp. 6).

Weitere Reichskredite waren die Kredite zur Fortführung stillgelegter Bauten. (vgl. Anlage 19, S. — Sp. 7). Diese Verpflichtung der DR, welche sich unmittelbar aus dem § 17 des Staatsvertragse ergab, führte zur Kreditgebung seitens des Reiches. Die Kredite beliefen sich, wie wir der Aufstellung entnehmen können, Ende 1929 auf 54,8 Mio RM.

Im Jahre 1931 hat das Reich der DR die „Kredite zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit" und „zur Fortführung stillgelegter Bauten" in Verbindung mit der Verpflichtung zu weiteren Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen erlassen. Der Betrag von 133,6 Mio RM wurde zum Ausgleich der Jahresrechnung 1933 mitverwandt. Die Kredite gelten als getilgt.

Die bisherigen Ausführungen über die Beschaffungsfinanzierung auf dem Wege der Fremdfinanzierung sollten erkennen lassen, daß es sich, wenn wir einmal von der Ausgabe von Vorzugsaktien absehen, im allgemeinen um die Begebung von langfristigen Anleihen, die Aufnahme von Baudarlehen sowie die Gewährung von Reichskrediten handelt, welche letzthin in den Dienst der Arbeitsbeschaffung gestellt werden und ermöglichen sollen, daß die DR zusätzliche Beschaffungen und Arbeitsausführungen ohne Belastung der Betriebsrechnung finanzieren kann.

Die Arbeitsbeschaffungen der Jahre 1933 und 1934 haben die Finanzlage der DR naturgemäß beeinflußt. Im Jahre 1934 haben sich die gesamten Schulden der DR von 2,46 auf 2,85 Mia RM erhöht[5]). In diesem Betrag sind allerdings auch 1 081 Mio RM Vorzugsaktien Serie I bis V enthalten. Für die Einziehung dieser Vorzugsaktien ist vom laufenden Jahre (1935) ab eine besondere Rücklage mit jährlich 35 Mio RM aus den Betriebsüberschüssen anzusammeln. Die Schuldenfälligkeiten der DR gehen aus der folgenden Zusammenstellung hervor[6]).

[4]) Vgl. auch die Ausführungen im Abschn. 2312: „Die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und ihre Durchführung", S. 285 ff.

[5]) Vgl. Weißbuch 1934 a. a. O., S. 91.

[6]) Vgl. Waller, P.: Wirtschaftsprobleme der Reichsbahn. Der deutsche Volkswirt, Jahrg. 1935, No. 34, S. 1572.

Schuldenfälligkeiten der DR*) in Mio RM nach dem Stande von Ende 1934:

1935	199,7	1940	717,1
1936	179,1	1941	103,6
1937	116,8	1942	51,9
1938	329,9	1943	49,4
1939	105,6	1944	46,1

*) Einschl. 35 Mio RM jährlich für die Ansammlung einer Rücklage zur Einziehung der Vorzugsaktien.

Größeren Fälligkeiten entstehen für die DR in den Jahren 1936, 1938 und 1940. Hierunter fallen auch insgesamt 860 Mio RM Arbeitsbeschaffungswechsel.

Ehe wir nun im einzelnen zu der Wechselfinanzierung als Beschaffungsfremdfinanzierung Stellung nehmen, wollen wir noch kurz die Frage der Aufnahme kurz- und langfristiger Lieferantenkredite durch die DR erörtern.

22211. Lieferantenkredite.

Unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten wäre allgemein zu dem Lieferantenkredit als Mittel der Fremdfinanzierung zu sagen, daß es oft den Anschein hat, als sei dieser Beschaffungskredit für den Käufer besonders „billig"; man denkt hierbei in erster Linie an die scheinbare Zinslosigkeit des Lieferantenkredits. Oft aber sind sie sehr teuer, da bei richtiger Kostenerrechnung der Verkäufer Zinsverluste und Risikoprämie in die Ware bereits einkalkuliert hat. Auch sonstige Nachteile können entstehen, wie die Lieferung schlechter Ware, unpünktliche Lieferung, Abhängigkeit vom Lieferanten u. dgl. m.

Bei Lieferungen an die DR werden häufig von den Lieferern längere Zahlungsfristen[7]) gewährt; die dadurch bedingte Hinausschiebung des Zahlungstermins bedeutet für die DR eine kurzfristige Finanzierung durch Fremdkapital. Vorzeitige Zahlungen mit entsprechenden Skonto-Abzügen werden zwar nicht allgemein von der DR ausgeschlossen, aber nur dann geleistet, wenn der Lieferer sie schriftlich beantragt. Da hiervon allerdings eine große Anzahl von Lieferanten Gebrauch machen werden, ist die kurzfristige Beschaffungsfinanzierung von Seiten der Lieferanten sehr stark eingeschränkt.

Es sei in diesem Zusammenhang erwähnt, daß die DR ihrerseits in großem Umfange ihren Lieferanten durch Abschlagszahlungen und Vorauszahlungen kurzfristige Betriebskredite zur Verfügung stellt. Derartige Vorschüsse zur Finanzierung von Aufträgen zwecks Überbrückung der Produktionszeit werden nur gewährt, wenn die betreffende Beschaffungsstelle einen dahingehenden Antrag bei der HV stellt, diese ihn genehmigt und an die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank (DVKB) weiterleitet. Diese Genehmigung seitens der HV enthält nur die Bestim-

---

[7]) Vgl. die Ausführungen im Abschn. 20258: „Die Zahlungsbedingungen", S. 185 ff.

mung zur Kredithergabe. Die Verantwortung für den Kredit selbst und seine Sicherung bleibt der DVKB überlassen.

Die Sicherung geschieht in erster Linie dadurch, daß der Kreditempfänger seine Ansprüche an die DR der DVKB rechtsverbindlich abtritt; daneben ist aber noch eine bankübliche Sicherheit für den Kredit zu leisten, damit die DVKB geschützt ist, falls durch Lieferungsmängel oder aus anderen Gründen die Forderungen an die DR nicht zur Entstehung kommen. Von einer Sicherheit wird abgesehen, wenn die Forderung bei der DR bereits entstanden, aber die Zahlungsfrist noch nicht herangekommen ist.

Die Bedingungen, unter denen die Kredite gegeben werden, werden von Fall zu Fall vereinbart. Bei ihrer Abwicklung arbeiten die Reichsbahn-Zentralämter, RBD'en und deren Hauptkassen mit der DVKB Hand in Hand.

Langfristige Lieferantenkredite hat die DR in nicht sehr großem Umfange in Anspruch genommen. In erster Linie könnte hier die Finanzierung der Fahrzeugbeschaffungen in Frage kommen. Die DR hat hierbei mehrfach die Frage der Ausgabe eines den amerikanischen Equipmentsbonds entsprechenden Papiers erwogen. Dieser Finanzierung liegt der Gedanke zugrunde[8]), daß die Fahrzeuge, die aus den hereingenommenen Mitteln beschafft werden, zunächst nicht der Eisenbahn, sondern einem Treuhänder gehören und von diesem an die Bahn vermietet werden. Durch Tilgung des Fremdkapitals werden sie schließlich Eigentum der Eisenbahn. Von den Fahrzeugen, die auf diese Weise beschafft werden sollen, bezahlt die Eisenbahn sofort 25% selbst. Während der Laufzeit der Bonds (10 bis 15 Jahre) zahlt sie jedes Jahr den Teil zurück, der zu einer gleichmäßigen Tilgung der Gesamtsumme nötig ist. In dieser Zeit haftet der so beschaffte Fahrzeugpark für das aufgenommene Fremdkapital. Diese Haftung tritt äußerlich dadurch in Erscheinung, daß jedes Fahrzeug eine „Marke" trägt, welche zum Ausdruck bringt, das auf Grund des „Equipment Trust" der Treuhänder Eigentümer des Fahrzeuges ist. Die Fahrzeuge werden unmittelbar durch die Beschaffungsabteilung der Eisenbahn beschafft. Sind die Fahrzeuge geliefert, so werden die 25%, welche die Eisenbahn bezahlt, durch die sogenannten „Vendors", die ihre Angestellte sind, an den Treuhänder ausgehändigt, der aus diesem Gelde und dem Ertrag der „Equipment Trust Bonds" die Lieferanten bezahlt. Die jährlichen Zahlungen werden gleichfalls an den Treuhänder abgeführt.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Fahrzeuge in gutem Zustande zu erhalten. Bei Ausmusterung oder sonstigem Abgang an Fahrzeugen muß sie ein entsprechend neues Fahrzeug beschaffen oder den Wert in bar an den Treuhänder abführen. Während man in früheren Jahren

---

[8]) Vgl. Wirtschaftsführung und Finanzwesen der Deutschen Reichsbahn a. a. O., S. 78.

beim Abgang eines Fahrzeuges den Ersatz in derselben Gattung verlangt hat, ist man jetzt dazu übergegangen, den Ersatz von Fahrzeugen im gleichen Wert zu verlangen. Vielfach werden hierfür Vorausleistungen an den Treuhänder dadurch gemacht, daß neue Fahrzeuge in größerer Zahl als nötig dem Pfandverband unterstellt werden, die dann an die Stelle von späteren Ausmusterungen oder Verlusten treten.

Wie gesagt, ist die DR zu dieser Art von Finanzierung bis heute nicht übergegangen. Dagegen hat sie im Jahre 1929 zur Finanzierung der Fahrzeugbeschaffungen einen Kredit von 100 Mio RM zum Zinssatz von 6,9% — bei vierteljährlicher postnumerando Zahlung — mit der Deutschen Wagenbau-Vereinigung (DWV) vereinbart, welcher jeweils drei Jahre nach der Inanspruchnahme rückzahlbar ist. Der Kredit ist für die DWV mit einem Bankkonsortium unter Führung der damaligen Darmstädter- und Nationalbank abgeschlossen worden. Von diesem Kredit hat das Bankkonsortium einen größeren Betrag im Ausland untergebracht. Davon sind im Jahre 1932 32 Mio RM konsolidiert und damit gleichzeitig prolongiert worden. Während die DR aus dem Kredit bis dahin keine Verpflichtungen in fremder Währung hatte, hat sie nunmehr den holländischen Teil von 10 Mio hfls. und 750 000 engl. Pfund zu ermäßigten Zinssätzen übernommen, den holländischen Teil bis 1. April 1936 mit einem Prolongationsrecht seitens der DR bis 1. April 1938 und den englischen Anteil bis Dez. 1935 mit einem weiteren Prolongationsrecht bis zum Juni 1936. Zur Finanzierung des englischen Teils werden Wechsel durch die Reichsbahn-Beschaffungs-Gesellschaft m.b.H[9]) gegeben, für den holländischen Teil solche nur auf besonderen Wunsch und auf Kosten der holländischen Banken. Diese Valutaverpflichtung ist, wie ausdrücklich vereinbart wurde, keine Goldverpflichtung. Sollte bei Ablauf des Kredits das Stillhalteabkommen noch in Kraft sein, so hängt die Rückzahlung von den dann geltenden Rückzahlungs- und Devisenbestimmungen ab. Inzwischen sind von dem holländischen Teil (10 Mio hfls) rd. 1,5 Mio hfls in RM umgewandelt und auf die Dresdner Bank als Gläubigerin übergegangen.

Weiterhin hat die DR im Jahre 1929 mit einem Konsortium von Brückenbaufirmen Kredite von insgesamt 10 Mio RM vereinbart, die gleichfalls drei Jahre Laufzeit hatten. Diese Kredite wurden bis Ende 1933 getilgt; sie waren zum jeweiligen Reichsbanksatz zu verzinsen.

Erwähnt sei der Kreditvertrag mit den großen Elektrizitätsfirmen Siemens & Halske A.G. und Siemens-Schuckert-Werke A.-G., Berlin, der Allgemeinen-Elektrizitätsgesellschaft, Berlin, und Brown, Boveri & Cie, Mannheim. Dieser Kredit dient der Finanzierung von Lieferungen und Leistungen für die Einrichtung des elektrischen Zugbetriebes auf der Strecke Augsburg—Stuttgart. Gestundet werden rd. 21 Mio RM. Die Zinsen betragen 7% je Jahr, für einzelne kleinere Nebenlieferanten im ersten Jahr 8%, später 7%. Die Rückzahlung wurde für die Jahre 1934 bis 1937 vereinbart.

[9]) Vgl. die Ausführungen im Abschn. 22212: „Wechselkredite", S. 256 ff.

In Verbindung mit diesem Kredit steht ein Stundungs-Kredit einer Reihe von Baufirmen für den Umbau des Bahnhofs Augsburg—Oberhausen in Höhe von 7 bis 8 Mio RM, der in den Jahren 1936 bis 1938 zurückzuzahlen ist. Die Verzinsung betrug bis Ende Juni 1934 7%, für die weitere Laufzeit wurden die auf dem Geldmarkt jeweils üblichen Zinssätze vereinbart.

Für die beiden letztgenannten Kredite ersetzt das Reich die Zinsbeträge während der Dauer von fünf Jahren, da sie für zusätzliche Arbeiten im Interesse der Arbeitsbeschaffung bestimmt sind.

In ähnlicher Weise wurden im Jahre 1931 Kredite mit einzelnen Firmen zur Förderung des Signalbaus und zu Brückenverstärkungen vereinbart.

22212. Wechselkredite.

Diese Art der Beschaffungsfinanzierung steht, wie bereits erwähnt, in unmittelbarem Zusammenhang mit den gegenwärtigen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der DR und ist hierbei erstmalig und in größerem Umfang zur Anwendung gekommen. Es mag lediglich des geschichtlichen Interesses wegen erwähnt werden, daß am Ende der Inflationszeit die damalige „Deutsche Reichsbahn" auf Grund der außerordentlichen Kassenschwierigkeiten, die überbrückt werden mußten, ohne die Lieferfirmen in Mitleidenschaft zu ziehen, den Wechselkredit in Anspruch genommen hat. Es wurde ein Vertrag mit der auf Anregung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie gegründeten Lieferanten G.m.b.H. abgeschlossen. Nach den Bestimmungen des Vertrages konnten die Lieferanten im Betrag bis zu „100 Mia" Mark auf die „Deutsche Reichsbahn" ziehen, welche von der „Deutschen Reichsbahn" akzeptiert und von der Lieferanten G.m.b.H. giriert wurden. Eine zweimalige Prolongation der Wechsel war vorgesehen. Die Reichsbank nahm die Wechsel zum Diskont. Diese Notmaßnahme, die auch nur für kurze Zeit in Anspruch genommen wurde, bedeutet in der Tat eine Ausnahme von dem Grundsatz der Finanzpolitik der Eisenbahnen im allgemeinen, daß die Hereinnahme kurzfristiger Kredite in größerem Umfang sich mit den Erfordernissen vorsichtiger Betriebspolitik nicht vereinbaren läßt.

Verwandt mit dieser Art von Beschaffungsfinanzierung ist das eingangs erwähnte „Arbeitsbeschaffungswechselverfahren". Im Herbst 1932 wurde im Einvernehmen mit der Reichsregierung ein größeres Arbeitsbeschaffungsprogramm aufgestellt[10]). Die „Notverordnung des Reichspräsidenten zur Belebung der Wirtschaft" vom 4. Sept. 1932 gab der DR das Recht, für die in der Zeit vom 1. Oktober 1932 bis 30. September 1933 entrichtete Beförderungssteuer sowie für eine Reihe weiterer Steuern Steuergutscheine in Anspruch zu nehmen. Die Steuergutscheine sollten in den Jahren 1934 bis 1938 für Reichssteuerverpflichtungen in Zahlung genommen werden.

---

[10]) Vgl. auch die Ausführungen im Abschn. 2312: „Die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und ihre Durchführung", S. 287.

Die DR hätte die Steuergutscheine mit einem entsprechenden Disagio an der Börse verkaufen können, um damit die erforderlichen Mittel zur Arbeitsbeschaffungsfinanzierung zur Verfügung zu haben. Die Folge davon wäre allerdings gewesen, daß nur der geschmälerte Erlös aus dem Verkauf der Steuergutscheine der Wirtschaft in Form zusätzlicher Aufträge zugeflossen wäre. Diesen Weg der Beschaffungsfinanzierung hat die DR indessen nicht beschritten, sondern sie hat im Einvernehmen mit der Reichsbank ein System der Vorfinanzierung der Steuergutscheine entwickelt. Das Verfahren besteht darin, daß die Lieferer zur Begleichung ihrer Forderungen 3-Monatswechsel auf die Reichsbahn-Beschaffungs-Gesellschaft m. b. H., einer als Akzeptinstitut am 8. Okt. 1932 gegründeten Tochtergesellschaft der DVKB, ziehen. Die Reichsbahn-Beschaffungs-Gesellschaft m. b H. akzeptiert die Wechsel und gibt sie zum Diskont an die DVKB weiter. Die letztere diskontiert die Wechsel sofort und nimmt die Überweisung des diskontierten Wechselbetrages an die einzelnen Lieferfirmen vor; Diskont und Spesen gehen zu Lasten der DR. Um nun — und darin liegt das Wesen dieser Finanzierungsart — den Wechselkredit bis zur Einlösbarkeit der Steuergutscheine auszugeben, muß der Wechselaussteller (der Lieferer) sich verpflichten, am Verfalltag des ersten Wechsels, also nach drei Monaten, einen neuen über den gleichen Betrag mit der gleichen Laufzeit auszustellen und dies, soweit die Reichsbahn-Beschaffungs-Gesellschaft m. b. H. es verlangt, alle drei Monate — gegebenenfalls bis zum Ende des Jahres 1938 — wiederholen. Der Lieferer bzw. Aussteller übernimmt bei dieser Finanzierung allerdings auch eine wechselmäßige Verpflichtung, welche jedoch für ihn so gut wie ohne Risiko ist, da mit seiner Inanspruchnahme aus dem Wechselgeschäft nicht zu rechnen ist, denn die Regreßansprüche würden sich zunächst auf die Reichsbahn-Gesellschaft m. b. H. als Akzeptant und die DVKB als Girant erstrecken. Abgesehen davon, hat die DR die Schadloshaltung des Ausstellers aus einer etwaigen Wechselhaftung ausdrücklich übernommen.

Diese Methode der Finanzierung mag unter dem Gesichtspunkt der Liquiditätsbeeinflussung der DR gewisse Gefahren in sich tragen, mußte jedoch mit Zustimmung der Reichsbank, welche für diese Wechsel eine feste Diskontzusage gemacht hat, gewählt werden, um das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung zu fördern. Die DR hat indessen bereits bei der Einführung der Wechselfinanzierung in Aussicht genommen, das Verfahren abzubauen, sobald eine Art der Finanzierung möglich ist, die sowohl in ihrer Durchführung einfacher als auch auf eine breitere Kreditgrundlage abgestellt ist. Das Verfahren wurde seitens der DR in der Weise vereinfacht, daß die kleinen Abschnitte der Wechsel nicht prolongiert bzw. erneuert und die jeweils von ein und derselben Lieferfirma ausgestellten Wechsel zu größeren Abschnitten zusammengefaßt werden, um damit die Zahl der Wechsel zu verringern.

Abgesehen von allen Erwägungen, welche im einzelnen dafür oder dagegen sprechen dürften, muß festgestellt werden, daß die DR auf dem Wege der Wechselfinanzierung mittelbar einen Reichsbankkredit

in Anspruch genommen hat, der letzten Endes durch die mit den zur Verfügung zu stellenden Mitteln zu vollbringenden produktiven Arbeiten gedeckt waren.

Entsprechend dem veranschlagten Jahresbetrag der Beförderungssteuer, konnte zunächst ein Programm von rd. 180 Mio RM abgedeckt werden. Darüber hinaus hat die DR aus ihren eigenen Kreditmöglichkeiten 100 Mio RM des 280 Mio RM Arbeitsbeschaffungsprogramms im Herbst 1932 aufgebracht. Die Beschaffungsfinanzierung erfolgte gleichfalls mit Hilfe des oben dargelegten Wechselverfahrens.

Die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der DR in den Jahren 1933/34[11]) wurden gleichfalls in dieser Weise durchgeführt, da bei der inländischen Kapitalknappheit und der dadurch hervorgerufenen Anspannung des Kapitalmarktes die Aufbringung der erforderlichen Mittel durch eine Inlandsanleihe einfach ausgeschlossen war.

Die somit für die DR entstandenen Wechselschulden betrugen Ende 1934 rd. 860 Mio RM[12]). Dies ist auch der Endbetrag, da die Begebung von Arbeitsbeschaffungswechseln am Schluß des Geschäftsjahres 1934 eingestellt wurde. Der Geschäftsbericht 1934 der DR[13]) betont wieder, wie schon im Vorjahr[14]), daß sich der Gesamtschuldenstand im Verhältnis zum Wert des Reichsbahnvermögens durchaus in wirtschaftlich vertretbaren Grenzen halte, wenn auch eine gewisse Gefahr aus den kurzfristigen Verpflichtungen nicht übersehen werden dürfe. Der Geschäftsbericht stellt dann weiter fest, daß die Wechselverpflichtungen nur eingegangen werden konnten, weil sich die Unternehmung in den früheren Jahren von kurzfristigen Verschuldungen freigehalten habe. Die DR vertraue darauf, daß es mit Hilfe der Regierung und der Reichsbank gelingen werde, die Wechselschuld rechtzeitig durch eine langfristige Anleihe abzulösen — eine Frage, deren Lösung selbstverständlich von den Kapialmarktverhältnissen abhängt.

Von den 860 Mio RM Arbeitsbeschaffungswechseln laufen 100 Mio RM bis zum Jahre 1935, 200 Mio RM bis 1938 und 560 Mio RM bis 1940[15]).

---

[11]) Vergl. die Ausführungen im Abschn. 2312 a. a. O., S. 289 ff.
[12]) Vgl. Weißbuch 1934 a. a. O., S. 13.
[13]) Weißbuch 1934 a. a. O., S. 92.
[14]) Weißbuch 1933 a. a. O., S. 89.
[15]) Vgl. „Wirtschaft und Statistik", Jahrg. 1934, No. 19, S. 652.

23. Das Beschaffungswesen als Mittel der staatlichen Wirtschaftspolitik.

230. Die DR in ihrer Verbundenheit zu Wirtschaft und Staat.

Im Verlauf der gemachten Ausführungen[1]) haben wir gesehen, daß die DR der deutschen Wirtschaft ganz erhebliche Summen zur Verfügung stellt, die alle produktiv verwendet werden. Der große Teil des Volksvermögens den die DR verwaltet, bringt für sie erhebliche Verpflichtungen gegenüber der Volksgesamtheit für die grundsätzliche Einstellung ihrer Betriebspolitik mit sich. Die DR hat nicht nur die Aufgabe, den gestellten Anforderungen hinsichtlich des Verkehrs gerecht zu werden, sondern sie ist darüber hinaus als größte Auftraggeberin der deutschen Wirtschaft mit dem Arbeitsmarkt und den verschiedenen Beschaffungsmärkten aufs engste verbunden. Bei der engen Verflechtung des deutschen Wirtschaftslebens mit dem Verkehr erfahren dabei nicht nur die unmittelbar an den Aufträgen beteiligten Industriezweige eine Belebung, sondern diese wellenförmige Bewegung teilt sich gewissermaßen der gesamten Volkswirtschaft mit und wirkt selbst auf die DR wieder befruchtend, die dadurch in der Lage sein soll, im Interesse der gesamten Volkswirtschaft die Tarife zu senken. „Denn was wir der Wirtschaft an Vorteilen bieten, gibt sie uns in erhöhtem Frachtverkehr wieder, was wir ihr an Unerträglichem zumuten, fällt auf uns selbst zurück. Die Hauptgebiete, auf denen wir uns einander begegnen, sind die Fahr- und Frachtpreise, die wir der Wirtschaft auferlegen, und die Lieferungsaufträge, mit denen wir die Wirtschaft befruchten"[2]). Hammer schreibt an einer Stelle[3]): „Die Reichsbahn ist stark vom Blühen der Gesamtwirtschaft abhängig; von deren Entwicklung sind also auch über die Reichsbahn hinaus weite Bevölkerungsschichten, sei es im Dienste der Verwaltung selbst oder bei für sie arbeitenden Industriezweigen bei Handel, Gewerbe und beim Handwerk, in Mitleidenschaft gezogen".

Mit Recht weist Vogt[4]) darauf hin, daß neben der Hauptaufgabe des Verkehrs, also der Ortsveränderung von Menschen, Gütern und Nachrichten, die nachfolgenden Gebiete besonders zu beachten sind:

> „a. Der Verkehr ist für Volk und Staat deswegen so wichtig, weil er einer der größten Arbeitgeber ist. Man kann für sogenannte Kulturstaaten annehmen, daß bis zu 8% der Erwerbstätigen im Transport-

---

[1]) Vgl. insbesondere Abschn. 12, S. 15 ff. Die gemachten zahlenmäßigen Angaben sollen daher an dieser Stelle nicht nochmals angeführt werden.

[2]) Dorpmüller: „Die Reichsbahn in ihrer Verbundenheit zu Wirtschaft und Staat", RB 1929, H. 21, S. 428.

[3]) Hammer: „Reichsbahn und Wirtschaft", a. a. O., S. 67.

[4]) Vogt: Die Eingliederung des Verkehrs in die nationale Wirtschaft, S. 358.

gewerbe unmittelbar tätig sind. Das Wohl und Wehe eines großen Teils der Bevölkerung kann aber dem Gesamtwohl nicht gleichgültig sein, zumal es sich in erheblichem Maße um besonders verantwortungsvolle und gefährliche Tätigkeit handelt.

b. Ferner ist der Verkehr durch seine Bauten, durch deren Unterhaltung und Erneuerung, und durch seinen Betrieb einer der größten Auftraggeber der Industrie. . . . Durch alle diese Lieferungen erhalten Millionen von Menschen Arbeit und Brot, viele Industrien sind auf die Bestellungen der Transportanstalten angewiesen; durch stetige planmäßige Aufträge zu angemessenen Preisen wird ihre Existenz und die ihrer Belegschaft gesichert . . ."

So ist denn die DR innerhalb der Verkehrswirtschaft sowohl als „Leistungsträger" als auch als „Bedarfsträger" mit der deutschen Volkswirtschaft aufs engste verbunden.

Schon bei der Übernahme der Privatbahnen in den Besitz des Staates[5]) wurde der Wert der Beschaffungen als besonders wichtig angesehen. So äußerte sich der damalige Preußische Minister für Handel und Gewerbe, Maybach, bei den Verhandlungen über die Verstaatlichung der Bahnen vor mehr als 50 Jahren[6]):

„Durch die Übernahme der Bahnen in den Besitz des Staates wird der Staat in hohem Maße Arbeitgeber der Industrie, es ist seine vornehmste Aufgabe, in dieser Stellung konjunkturregelnd zu wirken, also in schlechten Zeiten das Absinken der Konjunkturkurve durch Aufrechterhalten seiner Bestellungen zu mindesten abzufangen".

Das Interesse an den Beschaffungen der „Deutschen Reichsbahn" von Seiten der Wirtschaft wurde auch in dem Staatsvertrag[7]) vom 30. April 1920 besonders bekundet; § 23 des Vertrages lautet wie folgt:

„Das Reich wird bei der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten für die Reichseisenbahnen die Unternehmer im ganzen Reichsgebiet nach gleichen Grundsätzen berücksichtigen und dafür Sorge tragen, daß Industrie und Handwerk in gleicher Weise wie es bisher die Verwaltungen getan haben, herangezogen und ihre Entwicklung gefördert werden".

Durch § 43 RBG hat die DR die Rechte und Pflichten des Reichs, die sich aus den Bestimmungen des genannten Vertrages ergeben, mit wenigen Ausnahmen übernommen[8]). Wenn auch der Staatsvertrag inzwischen aufgehoben worden ist[9]), so bleiben die Verpflichtungen der DR gegenüber der Wirtschaft nach wie vor die gleichen, denn der § 2

---

[5]) Vgl. Baumann: Deutsches Verkehrsbuch, a. a. O., S. 18 ff.

[6]) Hammer: Die Deutsche Reichsbahn als Auftraggeberin der Deutschen Wirtschaft, S. 7.

[7]) Gesetz betreffend den Staatsvertrag über den Uebergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920. (RGBl. 1920, S. 773). Näheres vgl. Sarter-Kittel a. a. O., S. 189 ff.

[8]) Die Ausnahmen erstrecken sich auf die Bestimmungen über die Abfindung zwischen Reich und Länder und auf die Personalpolitik.

[9]) Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934.

des RBG[10]), wonach die Gesellschaft ihren Betrieb, d. h. ihre gesamten Geschäfte, unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen hat, schließt selbstverständlich auch die Verpflichtungen ein, die im Staatsvertrag besonders zum Ausdruck gebracht worden sind.

Gerade in den letzten Jahren ist das Beschaffungswesen der DR in erhöhtem Maße in den Vordergrund der wirtschaftlichen Maßnahmen der öffentlichen Hand getreten. Dank der wirtschaftlichen Aufbauarbeit der nationalsozialistischen Regierung war die DR in der Lage, ihrerseits Maßnahmen für die Wiederbelebung von Industrie, Handwerk und Handel zu ergreifen. Über die Grundbeschaffungsprogramme der letzten Jahre hinaus hat sie zusätzlich im Rahmen der Arbeitsbeschaffungsprogramme[11]) Aufträge an die Wirtschaft erteilt, die zu einer erhöhten Beschäftigung und damit zu einer wesentlichen Entlastung des Arbeitsmarktes geführt haben. Aus diesen Bestrebungen, die zur Sicherung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse unbedingt erforderlich waren, hat die DR auch für ihren Verkehr die entsprechenden Vorteile gehabt.

So heißt es in den einleitenden Worten des vorläufigen Jahresrückblicks 1933[12]) wie folgt:

„Das Jahr 1933 brachte dem deutschen Volke durch den Sieg der nationalistischen Bewegung die Schicksalswende. Es wird insbesondere für die deutsche Wirtschaft und für die mit ihr auf Gedeih und Verderb verbundene Reichsbahn die Krisenwende bedeuten. Im Gegensatz zu den Jahren 1930—1932, die regelmäßig einen beträchtlichen Rückgang in den Einnahmen zeigten, wird das Jahr 1933 voraussichtlich mit dem gleichen Ergebnis wie im Vorjahr abschließen . . ."

In dem Geschäftsbericht 1934[13]) heißt es entsprechend:

„Als größte Auftraggeberin von Industrie und Handwerk hat sie die Bestrebungen der Reichsregierung zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit nachdrücklich unterstützt und dank ihrer engen Verflechtung mit der Wirtschaft fast alle Zweige des gewerblichen Lebens befruchten können. Dem allgemeinen Wirtschaftsaufschwung entsprechend, der im Jahre 1933 nach dem Siege der nationalsozialistischen Regierung einsetzte und im Jahre 1934 anhielt, hat sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr zugenommen"[14]).

Das deutsche Wirtschaftsleben ist es, aus dem die DR ihre hauptsächlichsten Einnahmen zieht; geht es der deutschen Wirtschaft gut, so geht es auch der DR gut, und umgekehrt.

---

[10]) Das Reichsbahngesetz wird durch die Aufhebung des Staatsvertrages nicht berührt.

[11]) Näheres hierüber vgl. Abschn. 2312, S. 285 ff.

[12]) Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1933 — Vorläufiger Jahresrückblick —, S. 4 ff.

[13]) Geschäftsbericht 1934 (Weißbuch), S. 1.

[14]) Bemerkt sei in diesem Zusammenhang, daß jedoch die Einnahmen, sowohl auf dem Gebiet des Personenverkehrs als auch auf dem des Güterverkehrs, gegenüber dem wachsenden Verkehrsvolumen zurückgeblieben sind. Die Ursache ist in den ermäßigten Tarifen und in der teilweisen unentgeltlichen Beförderung von Gütern und Personen zu suchen.

Das eigene Interesse muß die DR dazu führen, das deutsche Wirtschaftsleben möglichst zu fördern und weiterzuentwickeln. Hinzu kommt, daß bei zahlreichen Industriezweigen, die auf Gedeih und Verderb mit den von der DR zu vergebenden Aufträgen verbunden sind, die DR ein besonderes Interesse an der Erhaltung hat, da sie als Hauptabnehmer auf deren Leistungsfähigkeit angewiesen ist. Die DR ist gerade wegen ihrer Sonderstellung innerhalb der deutschen Wirtschaft in der Lage, dort ihre Aufträge einzusetzen, wo eine Industrie besonders schlecht beschäftigt ist oder die allgemeine wirtschaftliche Lage eine Regulierung von Angebot und Nachfrage notwendig erscheinen läßt.

„Dem Reich wir dienen, auf Straßen und Schienen"[15]) kann hinzugefügt werden: der Wirtschaft wir dienen, sowohl durch unsere Verkehrsleistung als auch durch unsere Nachfrage auf dem Beschaffungsmarkt, dem Arbeitsmarkt sowie durch unsere Bestrebungen, die deutsche Rohstoffversorgung möglichst unabhängig zu machen.

Um nun den gegenwärtigen Umfang der Beschaffungen aufrecht erhalten zu können, muß die DR — abgesehen von den finanziellen Voraussetzungen — möglichst viel Verkehr heranzuziehen, um damit auch gleichzeitig in der Zone der niedrigsten fixen Kosten pro Leistungseinheit zu bleiben. Mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Stellung der DR hat die Reichsregierung dieser auch einen entscheidenden Einfluß beim Bau der Reichsautobahnen gesichert[16]). Sie ermächtigte die DR, „zum Bau und Betrieb eines leistungsfähigen Netzes von Kraftfahrbahnen ein Zweigunternehmen unter der Bezeichnung „Reichsautobahnen" zu errichten"[17]). Darüber hinaus hat die Konkurrenzfrage zwischen Schiene und Straße eine weitere vorläufige gesetzliche Regelung gefunden[18]).

---

[15]) Ueberschrift eines Werbeheftes der DR auf der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung, Berlin 1935. Vgl. „Eisenbahnfachmann", Jahrg. 1935, H. 6, S. 1 ff.

[16]) Die Gründung erfolgte am 27. Juni 1933 mit einem Kapital von 50 Mio RM, welches sich als Beteiligung der DR darstellt.

[17]) § 1 des Gesetzes.
Durch die Übertragung der Bauausführungen konnte ein erheblicher Teil von Arbeitskräften Beschäftigung finden. Außerdem befördert die DR die zum Bau erforderlichen Baustoffe zu Sondertarifen, d. h. zu ihren Selbstkosten. Sie errechnet sich hierbei für die Bauzeit von 5—6 Jahren einen Einnahmeausfall von 150 Mio RM. (Vgl. Vorläufiger Jahresrückblick 1933 a. a. O., S. 5). Sie begründet diesen Einnahmeausfall dadurch, daß sie gezwungen ist, die Güter zum Selbstkostenpreis zu befördern. Hierzu ist jedoch zu sagen, daß durch den Ausbau der Autostraßen für die DR zusätzliche Einnahmen entstehen, wenn auch nur solche, die die Selbstkosten decken. Die zusätzliche Verkehrsleistung bedeutet eine Senkung der Kosten pro Leistungseinheit.

[18]) Gesetz über den Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen 26. Juni 1935 (RGBl. 1935, S. 788).

Die DR hat, gestützt auf diese Grundlage, einen Teil des privaten Güterverkehrs in ihren Machtbereich gezogen. Der ständige Aufschwung des durch eigene Kraftwagen betriebenen Güter- und Personenverkehrs hat die Verkehrsleistung der DR insgesamt gesteigert; das bedeutet aber gleichzeitig, daß der Umfang der Beschaffungen sich notwendigerweise erhöhen mußte, wenn auch keineswegs entsprechend der gesteigerten Verkehrsleistung. Im Ganzen gesehen wird man jedoch in den kommenden Jahren durch die verstärkte Aufnahme des Güter- und Personenverkehrs auf der Straße mit einer Erhöhung der Beschaffungen[19]) — vor allem des Bedarfs für die Betriebsführung — rechnen können, wobei jedoch vorauszusetzen ist, daß die Verkehrsleistung durch die ansteigende Entwicklung der Wirtschaft an und für sich zunimmt.

Zusammenfassend läßt sich also sagen, daß für die Bedeutung der DR als Glied der deutschen Wirtschaft neben ihrer Verkehrsleistung der Umfang ihrer Aufträge und damit gleichzeitig ihre gesamte Beschaffungspolitik ausschlaggebend ist, wobei sich folgende Gesichtspunkte ergeben:

1. Die allgemeine Wirtschaftslage ist bestimmend für den Umfang der Beschaffungen und somit für die gesamte Beschaffungspolitik.
2. Echte Verkehrseinnahmen bestimmen im wesentlichen den Umfang der Beschaffungen, während zusätzliche Mittel (Arbeitsbeschaffung) im allgemeinen nur für einen bestimmten Zeitabschnitt den Beschaffungsumfang erhöhen.
3. Die Sicherheit im Betriebsdient der DR kann als Garant für einen bestimmten, zumeist unabänderlichen Umfang der Beschaffungen angesehen werden[20]).
4. Die Sicherung der volkswirtschaftlichen Interessen im Beschaffungswesen kann als ausreichend angesehen werden, wenn Industrie, Handwerk und Handel nach gleichen Grundsätzen bei der Auftragserteilung berücksichtigt werden.
5. Die Beschaffungspolitik muß in Übereinstimmung stehen mit der nationalen Wirtschaftspolitik.
6. Die Bedeutung der DR als Arbeit- und Auftragsgeberin der deutschen Wirtschaft ist letzthin abhängig von der Monopolstellung innerhalb der deutschen Verkehrswirtschaft. Die Sicherstellung bzw. der Ausbau dieser Monopolstellung wirkt sich notwendigerweise auf den Umfang der Beschaffungen aus.

---

[19]) Abgesehen von der Neubautätigkeit, welche durch die Errichtung von Unterstellräumen und u. U. durch die Einrichtung von Spezialausbesserungswerkstätten entstehen kann.

[20]) Nach § 9 RBG ist die DR verpflichtet, ihre gesamten Einrichtungen nach den Bedürfnissen des Verkehrs sowie nach dem jeweiligen Stande gut zu unterhalten, zu erneuern und weiter zu entwickeln. Damit knüpft § 9 an § 2 RBG an, der die Interessen der deutschen Volkswirtschaft gewahrt wissen will. Die DR soll jederzeit technisch in der Lage sein, den Verkehr so zu bedienen, wie es das Interesse der Volkswirtschaft erfordert.

So ist denn die DR als „Fuhrmann" der deutschen Wirtschaft ein wichtiger Konsument für Industrie, Handwerk und Handel. Die kommende wirtschaftliche Entwicklung läßt erwarten, daß die DR auch wieder die „guten Zeiten" der Staatseisenbahnen erleben wird, allerdings nicht in dem Sinne, daß sie bestrebt ist, unter allen Umständen einen hohen Betriebsüberschuß zu erzielen, sondern daß sie als gesundes Glied der deutschen Volkswirtschaft die ihr gestellten Aufgaben ohne finanzielle Unterstützung erfüllen kann. „Dann wird die DR, wenn die noch immer auf ihr ruhenden, durch ihren Betrieb nicht verschuldeten, fremden Lasten endgültig beseitigt sind, auch ohne besondere Arbeitsbeschaffungsprogramme wieder für die Lieferindustrien, Handwerk und Handel der alte große Abnehmer sein"[21]).

231 Reichsbahnaufträge als Mittel der Konjunkturpolitik.

2310. Konjunktur und DR in ihren Wechselbeziehungen.

Der Verkehr nimmt innerhalb der Gesamtwirtschaft in mehrfacher Beziehung eine Sonderstellung ein, wobei es zunächst gleichgültig ist, mit welchem Verkehrsmittel er durchgeführt wird. Es liegt in seinem Wesen, daß er mehr als irgend ein anderer Wirtschaftszweig in enger und häufiger Verbindung zu allen anderen Teilen des Wirtschaftslebens tritt. Dabei kann man sagen, daß diese Verbundenheit des Verkehrs mit allen Wirtschaftzweigen um so inniger wird, je höher der kulturelle Stand einer Volkswirtschaft ist. So ist heute die „DR" als wichtigstes Verkehrsmittel mit dem Ablauf der Wirtschaft aufs engste verbunden. In der gleichen Weise, wie die Bedürfnisse des Menschen die Konjunktur oder das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage in der Wirtschaft bestimmen, so bestimmen die von der Wirtschaftskonjunktur abhängigen Verkehrsbedürfnisse das Verhältnis von Angebot und Nachfrage im Verkehrswesen. In übertragender Bedeutung wird die „DR" von der jeweiligen Konjunktur beeinflußt und beeinflußt ihrerseits die Konjunktur. „DR" und Konjunktur haben in diesem Zusammenhang eine doppelte Bedeutung. Auf der einen Seite wirkt die „DR" auf die Konjunktur durch ihre Nachfrage nach Dienstleistungen und Sachgütern sowie durch ihr Angebot an Verkehrsleistungen. Auf der anderen Seite wirkt die Konjunktur auf die „DR", auf ihre Einnahmen, Ausgaben und auf den Ablauf des Betriebes.

Es bedarf nur der allgemeinen Feststellung, daß die Einnahmen und Ausgaben der DR von der jeweiligen konjunkturellen Lage beeinflußt werden, und hier sind wieder die ersteren konjunkturempfindlicher als die letzteren. Die jeweilige Lage der Gesamtwirtschaft oder u. U. eines Wirtschaftsgebietes kann man aus den Leistungen der DR er-

[21]) Hammer a. a. O., S. 169.

kennen. Dies geht soweit, daß man den Güterverkehr als Konjunktursymptom bezeichnet hat. Die passive Beeinflussung der DR in betrieblicher Hinsicht ist meßbar und eine durch nichts zu widerlegende Tatsache. Es ist hierbei jedoch zu beachten, daß Konjunkturaufschwung und erhöhte Verkehrsleistung nicht gleichzeitig eintreten, sondern es tritt hier eine Phasenverschiebung ein, die zur Folge hat, daß die erhöhte Verkehrsleistung dem Konjunkturaufschwung in einem gewissen Zeitabstand folgt. „Es ist eine alte Erfahrung, daß die Entwicklung des Verkehrs und insbesondere des Eisenbahnverkehrs nicht gleichen Schritt mit der Konjunktur hält. Der Verkehrsfachmann spricht von Phasenverschiebungen, um damit anzudeuten, daß z. B. einem konjunkturellen Aufschwung die Hebung des Verkehrsvolumens erst nach einer gewissen Zeit folgt. Bei der DR hat sich in der Vergangenheit gezeigt, daß üblicherweise der zeitliche Abstand zwischen dem Beginn der Wirtschaftsbelebung und dem Aufschwung des Güterverkehrs etwa vier Monate beträgt. Diese Erscheinung rührt in erster Linie daher, daß der steigende Güterbedarf zu Beginn einer Konjunktur in erheblichem Umfange noch aus vorhandenen Lägern und Beständen gedeckt werden kann“[1]).

Was für die Beeinflussung der Einnahmen gilt, trifft auch im wesentlichen für die Ausgaben zu. Im allgemeinen wird man sagen können, daß in Zeiten einer wirtschaflichen Hochkonjunktur die Ausgaben höher sind als in der wirtschaftlichen Depression. Es entstehen bei gesteigerter Verkehrsleistung zusätzliche Ausgaben für Betriebsführung, Unterhaltung und Erneuerung. Veränderlich entsprechend der konjunkturellen Lage sind in erster Linie die Sachausgaben, während die persönlichen Ausgaben nahezu unabhängig von der Konjunktur sind.

Auch zeigen sich die Einwirkungen der Wirtschaftskonjunktur bei den Ausgaben erst ein Jahr später als bei den Einnahmen. Offenberg[2]) gibt hierzu folgende Begründung:

> „Tritt nach einer Zeit des Verkehrsrückganges wieder eine Verkehrsbelebung ein, so weiß, da kleinere Schwankungen im Verkehr sehr oft vorkommen, zunächst niemand, ob es sich um eine wirkliche Konjunkturveränderung handelt. . . . Der Bedarf an Personal, der Verbrauch an Betriebsmaterialien, und der Verschleiß an Fahrzeugen steigen unverhältnismäßig. Kommt es gar zu Verkehrsstockungen, dann spielen die Kosten überhaupt keine Rolle mehr, dann gilt nur das eine Ziel: den Betrieb wieder in Ordnung zu bringen! . . . . Tritt dann die Abflauung des Verkehrs ein, so zeigt sich die umgekehrte Erscheinung . . . .“

Aus dem Gesagten gewinnen wir für die Betrachtungen der Verhältnisse der Konjunktur zur DR die Erkenntnis, daß das Besondere dieses Verhältnisses nicht in der passiven Seite liegt, sondern soweit es überhaupt vorhanden ist, nur in der aktiven Seite liegen kann. Es er-

---

[1]) Strathus, Hch.: Reichsbahnfinanzen und Konjunktur. Der deutsche Oekonomist, Jahrg. 1933, S. 1646.

[2]) Offenberg: Konjunktur und Eisenbahnen, Stuttgart, S. 34/35.

hebt sich hierbei die Frage, ob die DR erfolgreich in den Wirtschaftsablauf sowohl durch ihr Angebot an Verkehrsleistungen als auch durch ihre Nachfrage nach Dienstleistungen und Sachgütern eingreifen kann. Die Angebotseite wird bestimmend beeinflußt durch das nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgerichtete Tarifsystem. Hier kann allgemein festgestellt werden, daß der DR in ihrer Preispolitik und Kostengestaltung nur begrenzte Möglichkeiten gelassen sind, da sich die Menge der Produkte (Verkehrsleistung) nicht dem Beschäftigungsgrad in dem Maße anpassen läßt, wie es für eine erfolgreiche Konjunkturpolitik erforderlich wäre. Hinzu kommt, daß die fixen Kosten in ihrer Gesamtheit überwiegen, was zur Folge hat, daß bei einem Verkehrsrückgang die Kosten pro Leistungseinheit erheblich steigen, ohne daß hierfür auch ein entsprechend höherer Preis für ads Gut „Verkehrsleistung" gefordert werden könnte. Daraus geht hervor, daß die DR als Leistungsträger keinen direkten Einfluß auf den Konjunkturverlauf nehmen kann. Es sei jedoch an dieser Stelle noch festgestellt, daß durch eine Einwirkung auf die Preisfestsetzung für das Gut „Verkehrsleistung" eine Konjunkturbeeinflussung dahingehend bewirkt werden kann, daß eine Preisminderung in der Krise umsatzbelebend, eine Preiserhöhung in der Hochkonjunktur bzw. im konjunkturellen Aufschwung ausgleichend wirken kann. Aber auch hier hängt der Grad der Konjunkturbeeinflussung davon ab, ob der Faktor „Transportkosten" so bedeutend ist, daß er ausschlaggebend in Erscheinung tritt. Es bleibt demnach nur der Versuch, durch die Nachfrage auf den verschiedenen Beschaffungsmärkten aktiv in den Wirtschaftsprozeß einzugreifen und hier wieder vor allem durch eine zweckmäßige zeitliche und örtliche Verteilung der Aufträge konjunkturausgleichend zu wirken.

2311. Die Möglichkeit einer Konjunkturbeeinflussung durch eine zweckmäßige Verteilung der Aufträge.

Die Idee, depressive Zustände durch das Einsetzen von öffentlichen Aufträgen zu mildern, ist nicht erst in den letzten Jahren, vor allem nach dem Kriege aufgetaucht, sondern sie hat bereits in Deutschland und in anderen europäischen Ländern am Ende des 19. Jahrhunderts ihren Ursprung und eine entsprechende praktische Anwendung erfahren[1]).

Im Gegensatz zu den heutigen Bestrebungen, durch öffentliche Aufträge die Konjunkturbewegungen zu beeinflussen, also Konjunkturpolitik zu betreiben, waren jene Maßnahmen in erster Linie darauf abgestellt, eine Verringerung der zu bestimmten Zeiten auftretenden Arbeitslosigkeit zu führen; es war primär eine sozialpolitische Zielsetzung. Eine

---

[1]) Paul Bramstedt: Das Problem der Beschaffung von Arbeit durch Staat und Gemeinde, Diss. Kiel 1909, S. 24, 27 ff.

besondere Stellung nehmen jedoch die Eisenbahnen im Laufe des 19. Jahrhunderts ein. Zweifellos hat die Entwicklung des Eisenbahnwesens zur Mitte des vorigen Jahrhunderts Kräfte ausgelöst, die sich in einer steigenden Konjunktur ausgewirkt haben. „Bis zu der Zeit, wo in einem Lande das Eisenbahnnetz fertiggestellt ist, und das ist beispielsweise bei uns in Deutschland um das Jahr 1880 der Fall, ist der gesamte Konjunkturverlauf des Wirtschaftslebens wesentlich beeinflußt durch die erhöhte oder darniederliegende Bautätigkeit im Eisenbahnwesen"[2]).

Man ist daher geneigt, anzunehmen, daß durch die erhebliche Neubautätigkeit die Eisenbahnen während dieser Periode in verstärktem Maße konjunkturausgleichend gewirkt haben. Dies trifft jedoch nur unter gewissen Einschränkungen zu. Die ersten Gesellschaften, die den Bau von Eisenbahnlinien in Angriff nahmen, waren fast ausschließlich in privaten Hände. Man wird daher verstehen können, daß bei den Gründungsgesellschaften nicht in erster Linie eine konjunkturausgleichende Beschaffungspolitik im Vordergrund stand, sondern die Ausnutzung der jeweiligen wirtschaftlichen Lage, und zwar in dem Sinne, daß man in der Depression die günstige Preisstellung ausnutzte und in Zeiten der Hochkonjunktur die Neubautätigkeit u. U. vollständig einstellte. Es muß jedoch zugegeben werden, daß mittelbar dadurch von Seiten der Unternehmer eine konjunkturausgleichende Politik getrieben wurde. Der stoßweise Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes findet hierin eine teilweise Begründung.

„Mit dem Zeitpunkt, wo die Eisenbahnen aufhören, eine für den Konjunkturverlauf ausschlaggebende Bauaufgabe zu sein, ist aber ihre Konjunkturwirksamkeit, wenn auch abgeschwächt, so doch nicht zu Ende. Es ist ihnen noch die Möglichkeit gegeben, einen gewissen Einfluß auf den Konjunkurverlauf auch nach Abschluß des Bauzeitalters zu nehmen"[3]).

Gleichzeitig, d. h. nach Abschluß des Bauzeitalters, erfolgte fast ausschließlich die Verstaatlichung der zahlreichen Privatbahnen; an ihre Stelle traten die einzelnen Ländereisenbahnen, die erst nach dem Kriege zu einer „Reichsbahn" zusammengefaßt wurden. Während bei den Privatbahnen, wie bereits betont, die Ausnutzung der Konjunktur das Primäre, die damit verbundene Beeinflussung der Konjunktur in den selteneren

---

[2]) Linden, W.: Eisenbahn und Konjunktur, Karlsruhe 1927, S. 19. Schultz: Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen, Berlin 1922, S. 146. Der Verfasser bringt eine Zusammenstellung über den Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes bis zum Jahre 1910; daraus kann man deutlich den stoßweisen Ausbau des Schienennetzes in seinem Zusammenhang mit den Schwankungen der Konjunktur wahrnehmen.

[3]) Linden: a. a. O., S. 34/35 führt u. a. noch aus: Wenn aber das Eisenbahnnetz eines Landes sich so weit verzweigt und so engmaschig gestaltet hat, daß eine gewisse Sättigung der Volkswirtschaft eingetreten ist, so geht der Charakter als Neuerung verloren und je weiter die Sättigung fortschreitet, umso mehr entfällt für die Eisenbahnen die Möglichkeit, Antrieb zur Konjunkturbelebung zu sein.

Fällen von vornherein beabsichtigt ist, geht die Forderung gegenüber den Staatsbahnen im umgekehrten Sinne: Die Beschaffungspolitik soll in erster Linie auf die Beeinflussung der allgemeinen Wirtschaftlage eingestellt sein, wobei dann die Ausnutzung der Konjunktur parallel laufen kann[4]).

Die konjunkturausgleichende Wirkung durch eine entsprechende Regelung der Beschaffungspolitik war bei den Ländereisenbahnen durch die unlösliche Verflechtung des finanziellen Aufbaues mit dem Staatshaushalt beschränkt möglich, ja in vielen Fällen direkt unmöglich gemacht[5]).

Auch der bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen im Jahre 1903 geschaffene Ausgleichsfonds[6]) konnte hier keine Änderung bringen. „Einerseits war er nicht streng zu seinem eigentlichen Zwecke, nämlich dem Konjunkturausgleich reserviert worden, sondern hatte für andere Bedürfnisse (besonders auch zu Bauzwecken) größere Beträge zur Verfügung stellen müssen. Andererseits war er nicht von vornherein mit in den Etat eingestellt, sondern wurde nur von den nach Befriedigung aller anderen Staatsbedürfnisse übrig gebliebenen Beträgen gespeist"[7]).

Eine gewisse Änderung in den Voraussetzungen für einen wirkungsvollen Konjunkturausgleich brachte die Neuregelung des Eisenbahnetats bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen in den Jahren 1909 und 1910[8]). Der Ausgleichsfonds wurde mit einem festen Betrag gespeist und aus dem Staatshaushalt herausgenommen[9]).

Zusammenfassend läßt sich also sagen, daß, abgesehen von den letzten Vorkriegsjahren, die einzelnen Ländereisenbahnen, obwohl sie dazu in der Lage gewesen wären, durch ihren finanziellen Aufbau nur in engen Grenzen konjunkturausgleichend gewirkt haben. Aus den bisherigen Betrachtungen konnten wir gleichzeitig feststellen, daß für eine wirksame Beeinflussung der Konjunktur durch eine zweckmäßige zeitliche und örtliche Verteilung der Aufträge bis zu einem gewissen Grade der

---

[4]) Linden: a. a. O., S. 66/67.

[5]) Hierüber liegen zahlreiche Untersuchungen vor. Vgl. u. a.:
Kirchhoff: Zur Neuordnung der preußischen Eisenbahnen- und Staatsfinanzen, Münster 1909 (Diss.).
Keilpflug: Der Ausgleichsfonds der preußischen Staatsbahnen. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1916.
Linden: a. a. O.
Tenius: Die Eisenbahnen als Konjunkturfaktor, Diss. Münster 1921.
Offenberg: Konjunktur und Eisenbahnen. Stuttgart 1914.

[6]) Gesetz vom 3. Mai 1903. Näheres vgl. Wirtschaftsführung und Finanzwesen der Deutschen Reichsbahn, a. a. O., S. 4.

[7]) Linden: a. a. O., S. 69.

[8]) Näheres vgl. Wirtschaftsführung und Finanzwesen der Deutschen Reichsbahn, a. a. O., S. 5.
Keilpflug: a. a. O., S. 1131/32.

[9]) Das Gesagte gilt auch für die übrigen Ländereisenbahnen.
Vgl. Linden a. a. O., S. 71.

finanzielle Aufbau, und hier wiederum die finanzielle Abhängigkeit, eine wichtige Voraussetzung bildet.

Die technischen Voraussetzungen, d. h. die Eignung des Sachbedarfs für eine zeitliche und örtliche Verschiebung, konnten wir ohne Bedenken bei der Erörterung der Verhältnisse der Ländereisenbahnen, nachdem diese nach Abschluß des Bauzeitalters in erster Linie zur Betriebsaufgabe geworden waren, unberücksichtigt lassen, da sie die gleichen waren wie bei der heutigen DR.

Wie gestalten sich nun die finanziellen Voraussetzungen zu einer konjunkturausgleichenden Politik bei der DR? Konjunkturpolitisch besser gestellt als die Ländereisenbahnen ist die DR durch die völlige Loslösung vom Reichshaushalt. Die selbständige Wirtschaftsführung und Finanzpolitik ermöglichen es der DR, die jeweiligen Konjunkturverhältnisse durch entsprechende Maßnahmen auf dem Gebiete des Beschaffungswesens zu berücksichtigen. Das besagt zunächst, daß sich die Konjunktureinflüsse auch bei der DR dahingehend auswirken, daß in Zeiten der Hochkonjunktur mehr Mittel zur Verfügung stehen als in Zeiten der Krise. Ungünstig ist jedoch, daß die finanzielle Lage der DR auch heute noch sehr gespannt ist. Anleihen und Kredite stehen ihr nur beschränkt zur Verfügung. Den Mangel an Mitteln kann sie durch die Beweglichkeit ihrer Wirtschaftsführung z. T. ersetzen. Der Voranschlag, der die Grundlage für die Wirtschaftsplanung bildet, kann je nachdem erweitert oder verkürzt werden, wenn die Verkehrseinnahmen sich voraussichtlich günstig oder ungünstig entwickeln. Gerade in dieser Tatsache liegt eine außerordentliche Möglichkeit, unter konjunkturpolitischen Gesichtspunkten die Auftragserteilung zu handhaben. Hinzu kommt, daß die Mittel aus den Arbeitsbeschaffungsprogrammen der letzten Jahre es der DR erlaubten, durch zusätzliche Aufträge konjunkturausgleichend zu wirken. Es sei an dieser Stelle noch darauf hingewiesen, daß der Abschluß des Haushaltsjahres der DR nicht etwa verlangt, daß zum 31. Dezember des laufenden Jahres sämtliche Mittel verbraucht sind. „Es geht nicht an, daß im Hinblick auf einen bevorstehenden Rechnungsabschluß (Jahresabschlußrechnung) die Beschaffungsstellen noch sämtliche bewilligten Mittel, die ihnen durch den Wirtschaftsplan des Rechnungsjahres zugeteilt worden sind, noch verausgaben. Dadurch können empfindliche Störungen in der Beschäftigung der Industrie eintreten . . . . . Die Mittel, die nicht verausgabt sind, erhalten, die Beschaffungsstellen im kommenden Wirtschaftsjahr vorgetragen“[10]).

---

[10]) Entnommen einer Verfügung der HV. Vgl. auch Hammer: Die Reichsbahn im Kampf gegen die Arbeitslosigkeit. Deutsche Technik, Jahrg. 1934, Juniheft, S. 493. Der Verfasser führt hier u. a. aus: „Leider ist es vorgekommen, daß Beschaffungsstellen noch in den letzten Jahresmonaten glaubten, eine Ausschüttung von ihnen überwiesenen Mitteln mit Dezember-Lieferfrist vornehmen zu müssen, in der Annahme, daß sie diese sonst verlieren würden. Diese Ansicht ist falsch ; gerade die ersten Monate eines neuen Jahres zei-

Die folgenden Ausführungen sollen zeigen, in welchem Maße die DR unter Berücksichtigung der technischen Voraussetzungen in der Lage ist, einen Konjunkturausgleich sowohl zeitlich als auch örtlich vorzunehmen.

23110. Der zeitliche Ausgleich.

Vergleichen wir die DR in ihrer Stellung zum Arbeitsmarkt mit anderen Unternehmungen, so können wir hier einen grundsätzlichen Unterschied feststellen. Durch das relative Überwiegen des Beamtenverhältnisses, ist ihr die Möglichkeit genommen, den Konjunkturschwankungen in den persönlichen Ausgaben Rechnung zu tragen, wenn auch die gesamte Personalpolitik eine durchaus konjunkturmildernde Wirkung hat. In den letzten Jahren hat die DR jedoch versucht, zu einer Entlastung des Arbeitsmarktes beizutragen. Im Jahre 1933 wurden rd. 62 000 Zeitarbeiter und rd. 7 500 Werkstättenarbeiter eingestellt. Die 62 000 Zeitarbeiter, die an und für sich im wesentlichen nur für Sommerarbeiten benötigt worden waren, sind im Interesse der Entlastung des Arbeitsmarktes auch in den Wintermonaten beschäftigt worden; sie arbeiten zum Teil in den Bahnmeistereien, zum Teil in den Ausbesserungswerken[11]). Im Jahre 1934 wurden rd. 41 000 Zeitarbeiter in das ständige Arbeitsverhältnis übernommen. Hieraus geht hervor, daß durch die Erhöhung des ständig angestellten Arbeiterstandes auf dem Arbeitsmarkt eine saisonausgleichende Wirkung erzielt werden kann.

Betrachten wir daran anschließend die Bautätigkeit, hier zunächst den betriebsnotwendigen Instandsetzungsbedarf, so hat derselbe im wesentlichen eine saisonausgleichende Wirkung. Hier kann die DR durch eine entsprechende Verschiebung der Aufträge auf dem Baumarkt regulierend wirken. Das Bauprogramm der DR kommt alljährlich im November heraus, und da man weiterhin durch Verlegung des Haushaltsjahres auf das Kalenderjahr noch Mittel zur Verfügung hat, ist man gerade während dieser für die Bauindustrien beschäftigungsarmen Zeit in der Lage, Aufträge vor allem an Baustofflieferungen zu erteilen.

Dem Neubaubedarf kann man eine ausgesprochene konjunkturausgleichende Wirkung zuschreiben. Berücksichtigt man, daß die Neubautätigkeit keineswegs einen so engen Zusammenhang mit der Verkehrsstärke aufweist, wie u. a. die Betriebsleistungen und damit auch der Betriebsbedarf, so erhöht diese Tatsache die Möglichkeit einer Zusammenfassung des Neubaubedarfes in der Depression und einer Zurückhaltung in Zeiten des Aufschwung.

Von den wichtigsten Bauplänen des Jahres 1933 seien nur der Bau der Nord-Süd-Bahn sowie der Bau eines Dammes zwischen dem

---

gen die geringste Beschäftigung und es wäre verfehlt, noch für Dezember zusätzliche Arbeiten zu verlangen, wenn für Januar keine Arbeitsaufträge zur Verfügung stehen".

[11]) Das Durchhalten der 62 000 Zeitarbeiter des Jahres 1933 hat der DR allein einen Personalkostenaufwand von rd. 30 Mio RM verursacht.

Festland und Rügen genannt. Hinzu kommt die ständige Erweiterung des elektrisch betriebenen Schienennetzes; 1934 war bereits eine Strecke von 2070 km auf die „weiße Kohle" umgestellt.

Bezüglich des Betriebsbedarfs steht der aktiven Konjunkturpolitik seitens der DR in erheblichem Maße das enge Verhältnis zwischen Verkehrsleistung und Betriebsführung entgegen. Der Betriebsbedarf weist eine relative Stetigkeit auf; daraus geht schon hervor, daß er sich für einen Konjunkturausgleich innerhalb des Jahres und über mehrere Jahre hinaus nicht in dem Maße eignet, wie der Baubedarf. „Die Gesamtbedeutung der Eisenbahnbeschaffungspolitik als konjunkturausgleichender Faktor geht mit dem wachsenden Überwiegen des Betriebsbedarfs immer weiter zurück"[12]).

Im allgemeinen kann man jegoch sagen, daß der Betriebsbedarf zwar für einen Konjunkturausgleich über mehrere Jahre hinaus kaum geeignet ist, jedoch sich für den Ausgleich der Konjunkturschwankungen innerhalb eines Jahres, den eigentlichen Saisonschwankungen, durchaus in vielen Fällen als geeignet erweist. Hammer schreibt hierzu an einer Stelle[13]):

> „Für den Konjunkturausgleich innerhalb eines Jahres sorgt die DR schon von sich aus, dagegen ist der Konjunkturausgleich auf längere Sicht noch nicht in dem Maße zur Durchführung gekommen, wie es den Interessen der Wirtschaft am besten entsprechen würde und wie es die DR selbst wünscht".

Besondere Bedeutung kommt der Kohle als Betriebsbedarf zu. Die durchschnittlichen jährlichen Ausgaben für deren Beschaffung betragen 250—270 Mio RM. Die Ausgaben sind in den einzelnen Jahren relativ gleich hoch; dies geht daraus hervor, daß die Zahl der zu fahrenden Güter- und Personenzüge im allgemeinen von der Menge der zu befördernden Güter und der Zahl der zu befördernden Personen unabhängig ist, soweit man den fahrplanmäßigen Verkehr berücksichtigt. Für eine gleichmäßige Verteilung der zu beschaffenden Kohlenmengen sorgt die DR durch die auf die einzelnen Monate verteilten Abrufmengen, wobei ein großer Teil der Lokomotivkohlen gerade in den Sommermonaten abgerufen wird, da während dieser Zeit die übrigen industriellen Verbaucher und die Haushaltungen ihren Kohlenbezug stark einschränken. In verkehrsschwachen Monaten führt dies allerdings zu einer Bevorratung, welche jedoch durch die verkehrsstarken Monate wieder gleichmäßig aufgezehrt wird[14]). Über mehrere Jahre hinaus läßt sich selbstverständlich eine längere Lagerung nicht durchführen, da sowohl die Frage der vorhandenen Läger entscheidend ist, als auch die Tatsache, daß die Kohle durch lange Lagerung einen nicht unwesentlichen Teil ihrer Heizkraft verliert. So beschränkt sich im allgemeinen der Konjunkturausgleich auf ein Jahr; daß jedoch darüber in gegebenen Fällen die DR

---

[12]) Linden a. a. O., S. 75.
[13]) Hammer: Die Deutsche Reichsbahn als Auftraggeberin der deutschen Wirtschaft. a. a. O., S. 13/14.
[14]) Näheres vgl. Abschnitt 20262, S. 205 ff.

konjunkturausgleichend durch ihre Beschaffungspolitik wirken kann, geht aus der Tatsache hervor, daß sie seit Dezember 1933 den normalen Kohlenbezug um 3000 t täglich gesteigert hat, obwohl hinsichtlich des Verkehrs kein Bedürfnis vorlag und sie somit einer Erhöhung ihrer Lagervorräte nicht aus dem Wege gehen konnte. Außerdem hat sie sich bereit erklärt, über ihren laufenden Bedarf 1935 hinaus in den Monaten August und September je 50 000 t Kohle von dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat zu beziehen.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei der Fahrzeugbeschaffung. Wir können uns hier kurz fassen, da das Wesentliche bereits an einer anderen Stelle ausgeführt wurde[15]). Die Beschaffungsprogramme kommen jährlich heraus und die Aufträge werden auf die einzelnen Monate gleichmäßig verteilt, wenn auch an und für sich der Bedarf nur in bestimmten Jahren erforderlich ist. Eine erhöhte Auftragserteilung in Depressionsjahren ist kaum möglich, da das „Spazierenführen" der Lokomotiven und Wagen die fixen Kosten des Betriebes erheblich anwachsen lassen. In den letzten Jahren war eine Beschaffung von Fahrzeugen nur so weit erforderlich, als es galt, neue Bauformen (Triebwagen, Kleinlokomotiven, Schnellzuglokomotiven und Großraumwagen) zu entwickeln. Um auch weiterhin konjunkturausgleichend zu wirken, hat die DR über ihren Betriebsbedarf hinaus in den einzelnen Jahren zusätzliche Aufträge vergeben[16]).

Bei den eisernen Oberbaustoffen erfolgt ebenso wie bei der Kohle eine gleichmäßige Verteilung der benötigten Mengen auf die einzelnen Monate, um die Industrie gleichmäßig zu beschäftigen. „Wenn auch die eisernen Oberbaustoffe erst im Monat April zum Einbau benötigt werden, weil nur die witterungsgünstigen Monate hierzu benützt werden können, so ist es doch nicht angängig, die Industrie nur im Monat März mit Lieferungen zu beschäftigen"[17]).

Für die einzelnen Monate des Jahres 1935 war seit April eine monatliche Abrufmenge von 25 000 t vorgesehen; für die letzten vier Monate ist jedoch eine Herabsetzung auf 15 000 t erfolgt. Die Differenz von 10 000 t monatlich soll jedoch für die Eisenindustrie nicht ausfallen, sondern auf die ersten Monate des Jahres 1936 übertragen werden. Hier sehen wir also deutlich die mögliche zeitliche Verschiebung, welche eine durchaus konjunkturausgleichende Wirkung haben kann.

Beim Steinschlag liegen die Verhältnisse nicht ganz so günstig wie bei den Oberbaustoffen, da er auf der freien Strecke schwer gelagert werden kann. Jedoch wurden auch hier in den letzten Jahren größere Mengen in den Wintermonaten abgerufen[18]). Im Herbst 1933 wurden die RBD'en ermächtigt, Gleisschotter auf Vorrat zu beschaffen, um eine

---

[15]) Näheres vgl. Abschn. 2026, S. 192 ff.
[16]) Näheres vgl. Abschn. 2321, S. 295 ff.
[17]) Hammer a. a. O., S. 13.
[18]) Seit Winter 1926 haben sich bereits die RBD'en, die Provinzen und Kommunen mit den Firmen des Steinbruchgewerbes über eine planvolle Auftragserteilung und über Lieferungsfristen geeinigt, die zu einer stetigeren Beschäftigung im Steinbruchgewerbe geführt haben.

möglichst durchgehende Beschäftigung über den Winter hinaus sicher zu stellen[19]). Ferner ist angeregt worden, zur gleichmäßigeren Beschäftigung von Arbeitskräften in den Steinbrüchen im Winter Steinschlag auf Vorrat zu lagern. Derartige Versuche mußten jedoch fehlschlagen, da die doppelte Behandlung, besonders das Wiederaufladen des auf Vorratsplätzen liegenden Steinschlags, ihn so verteuert, daß aus wirtschaftlichen Gründen hiervon kaum Gebrauch gemacht werden konnte. Frühzeitiger Beginn der Oberbauarbeiten und teilweise Lagerung auf der freien Strecke ermöglichen im allgemeinen eine gleichmäßige Beschäftigung in den einzelnen Monaten und erleichtern den Werken den Übergang in den beschäftigungsarmen Wintermonaten[20]).

Für die Beschaffung von Holzschwellen kommen unter Berücksichtigung der Einschlagszeit nur die Wintermonate in Frage. Die DR hat zur Unterstützung der Waldwirtschaft in den meisten Jahren bei weitem mehr Holzschwellen beschafft, als für den Einbau erforderlich waren[21]). Sie hat hier ohne Rücksicht auf ihren Betriebsbedarf konjunkturausgleichend gewirkt. In den letzten Jahren — vor allem 1933/34 — war allgemein der Holzbedarf der Wirtschaft wieder gestiegen und die Holzindustrie im allgemeinen gut beschäftigt. „Bei der Beschaffung der Holzschwellen mußte im Jahre 1934 die völlig veränderte Lage des Holzmarktes gegenüber dem Vorjahr gebührend berücksichtigt werden. Der Holzbedarf war allgemein gestiegen. Die DR beschaffte deshalb die Holzschwellen in diesem Jahre allmählich und zunächst dort, wo geringer Holzbedarf bestand"[22]).

Auch das Kleineisenzeug für die Fahrzeuge wird in spezifizierten Monatsmengen abgerufen und dadurch eine möglichst gleichmäßige Beschäftigung der Kleineisenindustrie sichergestellt. Eine erhöhte Beschaffung in den Jahren wirtschaftlicher Depression scheitert im allgemeinen an der begrenzten Lagerfähigkeit des Materials und an dem Mangel geeigneter Lagereinrichtungen.

Für die sonstigen Betriebsstoffe, Werkstoffe und Ersatzstücke gilt im wesentlichen das bisher Gesagte. Die einzelnen Beschaffungsstellen sind gehalten, die Verteilung der Aufträge auf das ganze Jahr vorzunehmen, soweit dies betriebstechnisch möglich ist. Es muß berücksichtigt werden, daß der Bedarf an Stoffen (außer Kohlen und ähnlichen Betriebsstoffen) und Ersatzstücken in erster Linie von dem Arbeitsanfall in den RAW'en und Reichsbahnbetriebswerken abhängig ist. Bei der Ausbesserung der Lokomotiven, der Personen- und Schnellzugwagen wird der Bedarf an Stoffen und Ersatzstücken im allgemeinen durch die

---

[19]) Außerdem wurde im Jahre 1934 frühzeitig mit den Oberbauarbeiten begonnen, um die durchgehaltenen Zeitarbeiter nutzbringend zu beschäftigen. Erwähnt sei noch, daß die DR sich entschlossen hat auch wieder Handschlag abzunehmen, obwohl für Bettungsstoffe dem Maschinenschotter der Vorzug zu geben ist.

[20]) Vgl. Weißbuch 1934, S. 128.

[21]) Vgl. auch Abschn. 200121, S. 34 ff.

[22]) Vgl. Geschäftsbericht 1934 (Weißbuch), S. 128.

Betriebsleistung der Fahrzeuge bedingt. Bei den Güterwagen dagegen macht sich dieser Einfluß nicht in dem gleichen Maße geltend, da die Güterwagen unabhängig von ihrer Inanspruchnahme alle 3 Jahre untersucht werden. In Zeiten besonders starken Verkehrs- und Einnahmerückganges muß der Arbeitsanfall und der Stoffverbrauch gedrosselt werden. Daher werden Fahrzeuge von der Ausbesserung zurückgestellt und untersuchte Fahrzeuge nicht im Betrieb genommen, um die gesetzlichen Untersuchungsfristen hinausschieben zu können. Dieser wechselnde Arbeitsanfall läßt beriebstechnisch eine zeitlich auf die einzelnen Monate verteilte Beschaffung von Stoffen und Ersatzstücken nur im beschränkten Umfange zu.

Begünstigt wird jedoch andererseits der zeitliche Ausgleich in der Beschaffung dadurch, daß der Bedarf in den RAW'en im allgemeinen anders auftritt, als z. T. in ähnlichen industriellen Betrieben, soweit es sich hier um Lieferungsaufträge auf Bestellung handelt. Es werden nämlich zunächst in den industriellen Betrieben bei der Hereinnahme eines größeren Auftrages die Mengen des Fertigungsmaterials ermittelt und beschafft, die gerade zur Ausführung dieses Auftrages erforderlich sind. Sobald der Auftrag erledigt ist, sind auch die für seine Ausführung beschafften Stoffe wieder aus den Lagern verschwunden.

In den RAW'en dagegen müssen ständig größere Vorräte gehalten werden, was dazu führt, daß auf Grund der Schwankungen im Verbrauch zeitweise Überbestände an Stoffen und Ersatzstücken in den Lagern entstehen. Unter Berücksichtigung des Ausgleichs der Überbestände zwischen den einzelnen RAW'en lassen sich die laufenden Beschaffungen zeitlich verteilen, wodurch eine gleichmäßige Beschäftigung der betreffenden Industriezweige erzielt werden kann. Begünstigt wird schließlich der Ausgleich noch dadurch, daß die Werkstoffe und Ersatzstücke im Durchschnitt eine hohe Lagerfähigkeit aufweisen und auch geeignete Lagereinrichtungen in größerem Umfange vorhanden sind. Für die mögliche zeitliche Verteilung der Beschaffung spricht auch noch der Umstand, daß Überbestände, die infolge der Diskrepanz von laufenden Lagerergänzungen und Verbrauch entstehen und in absehbarer Zeit in dem betreffenden RAW nicht verbraucht werden können, zur Deckung des Bedarfs in anderen RAW'en herangezogen werden. Hierbei muß allerdings berücksichtigt werden, daß durch das wiederholte Auf- und Abladen sowie durch den mehrmaligen bahneigenen Versand zusätzliche Kosten entstehen, die die Wirtschaftlichkeit des Verfahrens in Frage stellen können. Sehen wir hiervon ab, so ergibt sich für die einzelnen RAW'e ein gleichmäßiger Lagerzugang in den einzelnen Monaten des Jahres, dem eine laufende gleichmäßige Beschaffung vorausgehen kann.

Die Beschaffung von Maschinen, Geräten und Werkzeugen kann nur in engen Grenzen unter dem Gesichtspunkt des Saison- und Konjunkturausgleichs der betreffenden Industriezweige erfolgen, da der Bedarf auf Grund der periodisch anfallenden Erneuerung nur zu bestimmten Zeiten vorhanden ist. Für den zeitlichen Ausgleich in der Beschaffung spricht höchstens der Umstand, daß die Beschäftigung in den RAW'en

innerhalb der einzelnen Monate Schwankungen unterworfen ist, aber in den Wintermonaten keinen relativen Rückgang aufweist, wie dies häufig in ähnlichen industriellen Unternehmungen der Fall ist. Das Erneuerungsprogramm für die maschinellen Ausrüstungen in den RAW'en kann u. U. in den Wintermonaten durchgeführt werden, so daß dadurch die Maschinenindustrie in der für sie beschäftigungsarmen Zeit seitens der DR Aufträge erhält.

Die Untersuchungen ließen erkennen, daß der Betriebsbedarf bei einer zweckmäßigen zeitlichen Verteilung saison- und u. U. konjunkturausgleichend wirken kann, wobei jedoch die technische Lagerfähigkeit und das Vorhandensein von entsprechenden Lagereinrichtungen von Einfluß sind. Es ist Aufgabe der HV der DR, hier in Zusammenarbeit mit den Beschaffungs- und Verbrauchsstellen die Möglichkeiten auszuwerten und weiter zu erforschen.

Vor allem müssen die Lieferfristen so bemessen sein, daß unnötige Stockungen in den betreffenden Industriezweigen vermieden werden[23]). Die Aufträge der DR sollen, wie bereits erwähnt, im allgemeinen ohne Überstunden ausgeführt werden, da eine Mehrbeschäftigung nicht zu einer Erhöhung der normalen Arbeitszeit führen darf. Die Arbeiten, die aus den Mitteln der Arbeitsbeschaffungsprogramme gefördert werden, sind innerhalb eines befristeten Zeitraums auszuführen, da nur der zeitlich zusammengedrängte Einsatz der für sie bereitgestellten Mittel die erforderliche Wirkung auf dem Arbeitsmarkt auslösen kann. In einer Anordnung der HV der DR wird u. a. zum Ausdruck gebracht, daß die Beschaffungs- und Verbrauchsstellen so zu disponieren haben, daß kurze und kürzeste Lieferfristen nicht erforderlich sind.

Im Jahre 1929[24]) wurde von Seiten des Reichswirtschaftsministers und des Reichsarbeitsministers veranlaßt, daß die Landesarbeitsämter eine laufende Verbindung mit den öffentlichen Bechaffungsstellen zwecks Mitwirkung bei der zeitlichen Verteilung der öffentlichen Aufträge herzustellen haben. Das inzwischen ausgebaute Verfahren wird in der Weise

---

[23]) Bereits in früheren Jahren hat der Reichswirtschaftsminister die Behörden auf die besondere Bedeutung der Lieferfristen hingewiesen (Schreiben vom 27. Aug. 1931). Er führte u. a. aus: „Die Frage der Lieferfristen für öffentliche Aufträge ist von mir in den Verhandlungen über allgemeine Beschaffungsgrundsätze wiederholt zur Erörterung gestellt worden. Es wird nochmals darauf hingewiesen, daß die Einräumung längerer Lieferfristen im Interesse einer Ausgleichung der Schwankungen im Beschäftigungsgrad der Betriebe liegt".

[24]) Auf das in früheren Jahren durchgeführte Verfahren soll an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden. Bemerkt sei nur, daß jede größere Vergebung über 20 000,00 RM bzw. 50 000.00 RM dem Reichswirtschaftsministerium gemeldet wurde. Die Zusammenstellungen für sämtliche behördlichen Beschaffungsstellen erfolgten durch das Statistische Reichsamt. Näheres vgl. auch Abschn. 23111, S. 276 ff. Hierüber auch u. a.:

angewendet, daß die einzelnen Beschaffungsstellen der DR Meldungen über die erteilten Aufträge an das im einzelnen Falle zuständige Landesarbeitsamt machen. Zunächst waren diese Meldungen nur bei Aufträgen über 20 000.00 RM erforderlich, soweit die Ausgaben dafür unter die Betriebsrechnung fielen; bei Ausgaben der Vermögenrechnung (im wesentlichen Bauausführungen) gab es eine solche Grenze nicht[25]).

Im Jahre 1932 übernahm die DR diese Bestimmung in die „Sozialpolitischen Bedingungen"; hierbei wurde für sämtliche Aufträge einschl. Bauausführungen eine Meldegrenze von 5 000.00 RM festgesetzt.

Heute wird das gesamte statistische Material, welches über die Landesarbeitsämter zusammenkommt, von der Hauptstelle der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung verarbeitet und praktisch ausgewertet.

23111. Der örtliche Ausgleich.

Neben der zweckmäßigen zeitlichen Verteilung der Reichsbahnaufträge ist deren regionale Verteilung eine ebenso wichtige Forderung, der außer der konjunkturausgleichenden Wirkung eine besondere wirtschaftspolitische Bedeutung zukommt. Die Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft erfordern, daß die DR bei ihren Beschaffungen Rücksicht auf Notstands- und Grenzgebiete und besonders notleidende Industrien nimmt, auch wenn hierdurch ihre betriebswirtschaftlichen Grundsätze in einzelnen Fällen beeinträchtigt oder sogar verletzt werden. Mitunter wurden Wünsche der Länderindustrien auf Beteiligung an Reichsbahnaufträgen darauf gestützt, daß der bereits erwähnte § 23 des Staatsvertrages der DR die Verpflichtung auferlegte, die Unternehmer im ganzen Reichsgebiet nach gleichen Grundsätzen zu berücksichtigen. Von einer starren Quotenfestsetzung hatte man seinerzeit wohlweislich abgesehen, damit der Verwaltung die nötige Bewegungsfreiheit verbleiben sollte[26]). Besonders wurden die Bestrebungen der Länder im Jahre 1928

Hirsch, E.: Oeffentliches Beschaffungswesen und Konjunkturpolitik, Diss. Rostock 1930, S. 13.

Elsaß, Fr.: Oeffentliche Aufträge als Mittel der Konjunkturpolitik, Magazin der Wirtschaft, Jahrg. 1928, H. 4, S. 531 ff.

Möllmann, H.: Das öffentliche Beschaffungswesen im wirtschaftlichen Kreislauf, Diss. Kiel 1933, S. 28.

Gärtner, W.: Das behördliche Beschaffungswesen, S. 31.

[25]) In den Vertrag zwischen der DR und dem betreffenden Lieferanten wurde folgende Bestimmung aufgenommen: „Die Firma verpflichtet sich, die zur Ausführung von vorstehenden Arbeiten erforderlichen Arbeitskräfte (ausgenommen Stammarbeiter) bei dem Arbeitsamt anzufordern, in dessen Bezirk die Arbeit ausgeführt wird".

[26]) Vgl. hierzu auch die Begründung zum § 23 des Gesetzes betreffend den Staatsvertrag über den Uebergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920. Näheres siehe Hammer a. a. O., S. 17.

durch die Forderung des damaligen vorläufigen Reichswirtschaftsrates unterstützt, nachdem bereits im Jahre 1926 der Reichswirtschaftsminister auf die Notwendigkeit einer planmäßigen Auftragserteilung hingewiesen hatte[27]). Der vorläufige Reichswirtschaftsrat verlangte, daß die öffentlichen Aufträge — soweit dies ihrer Natur nach möglich sei — als Ausgleich für den Rückgang der Aufträge in der privaten Wirtschaft anteilmäßig auf die einzelnen Länder zu verteilen seien. Diese Tatsache war insofern von Bedeutung, als man die Aufträge der öffentlichen Hand s. Z. auf etwa 5—10% — 6,50 Mia RM — der Gesamtarbeitsleistung der deutschen Wirtschaft schätzte[28]).

Zu diesem Zwecke wurden die Ausgleichsstelle der Länder sowie die Landesauftragsstellen errichtet, die bei der Vergebung von Aufträgen bis zu einer bestimmten Wertgrenze mitzuwirken hatten[29]). Die Erfassung der dadurch kontrollierten Aufträge erfolgte durch eine besondere Reichsstatistik, die jedoch nur die Aufträge über 20 000 bzw. 50 000 RM der einzelnen behördlichen Beschaffungsstellen heranzog[30]). Die auf diese Weise entstandene Statistik wurde einer scharfen Kritik unterzogen[31]), wobei man besonders dararuf hinwies, daß Preußen — und hier hauptsächlich das Industriegebiet Berlin — bei der Vergebung der öffentlichen Aufträge bei weitem mehr berücksichtigt worden sei, als die übrigen Länder[32]). Die folgende Aufstellung (Anlage 20, S. 278) gibt die Verteilung der Aufträge der DR für die Zeit von Juli bis Dezember 1930 wieder.

Heute kann man wohl sagen, daß bei der kritischen Beurteilung vor allem die notwendige Sachlichkeit gefehlt hat und infolgedessen gegenüber dem früheren Zustand die Fortschritte der an und für sich zweckmäßig aufgezogenen Statistik zu leicht übersehen wurden[33]). Die vielen Wünsche von Seiten der Länder waren unerfüllbar, zumal sie in

---

27) Erlaß vom 1. November 1926.

28) Vgl. Reichsarbeitsblatt No. 25, Jahrgang 1929, Artikel von Ministerialdirektor Dr. Stephan.

29) Durch § 16, Ziff. 2, Abs. 1 des inzwischen aufgehobenen Wehrgesetzes vom 23. Febr. 1921 fanden die Ausgleichsstelle der Länder und die ihr unterstellten Antragsstellen die gesetzliche Grundlage. Sie hatten die Aufgabe, auf eine gerechte und zweckmäßige regionale Verteilung hinzuwirken.

30) Vgl. auch die Ausführungen im Abschn. 23110, S. 270.
Die Meldegrenze wurde später im allgemeinen auf 10 000 bzw. 5 000 RM herabgesetzt, um die Ergebnisse der Statistik genauer zu gestalten. In der Zeit von 1. Jan. 1929 bis 31. Dez. 1929 gibt die Reichsstatistik (vgl. Fußn. 31) für die DR Aufträge im Werte von 780 Mio RM an; dagegen erreichten die tatsächlichsten erteilten Aufträge einen Wert von 1 500 Mio RM.

31) Wirtschaft und Statistik, Jahrg. 1930, No. 24, S. 860.

32) Wegen angeblich zu geringer Berücksichtigung Bayerns bei der Verteilung der Lokomotivaufträge hat die bayrische Regierung im August 1930 eine Entscheidung beim Staatsgerichtshof beantragt.

33) Vgl. Burg, H.: Länderansprüche auf Reichsaufträge? Der deutsche Volkswirt, Jahrg. 1931, No. 24, S. 781.

erster Linie von politischen Voraussetzungen ausgingen. Im Laufe der Jahre gestaltete sich daher unter diesen Umständen der geforderte „gerechte" Ausgleich zu einem Quotenkampf; das Fehlen eines zentral angelegten Planes für den Ausgleich machte sich immer mehr bemerkbar[34]).

Die Verteilung der Aufträge der Deutschen Reichsbahn nach den wichtigsten Industriegruppen und Landesarbeitsamtsbezirken in der Zeit von Juli bis Dezember 1930[1]):

Industriegruppe	Rhein-land	Branden-burg [2])	Schle-sien	Land Sachsen	Bayern	Süd-westdtschld.[3])
			in 1000 RM			
Stein- und Braunkohlenbergbau	74 921	13 095	13 122	8 151	3 693	3 680
Großeisenindustrie	37 603	2 664	860	2 427	1 006	26
Maschinen-, Kessel- und Apparatebau	937	1 198	471	352	702	709
Lokomotivbau	5 189	7 541	2 417	1 020	3 477	522
Eisenbahnwagenbau	10 831	1 698	17 146	4 209	4 558	3 490
Fahrzeugbau (ohne Lokomotiven u. Eisenbahnwag.)	—	—	—	—	64	—
Elektrotechnische Industrie	579	3 973	—	74	381	902
Textilindustrie	1 033	358	17	385	275	43
Lederindustrie	116	293	—	58	—	—
Holz- und Schnitzstoffgewerbe	686	1 673	409	469	711	451
Baugewerbe	3 527	607	727	470	1 130	2 927
Insgesamt:	135 422	33 100	35 169	17 615	15 997	12 750

[1]) Statistische Angaben des RZE. Erfaßt sind nur die Aufträge über 20 000 bezw. 50 000 RM. Vgl. hierzu „Wirtschaft und Statistik", Jahrg. 1930, Nr. 21. S. 856 ff.
[2]) Einschl. Grenzmark-Posen-Westpreußen.
[3]) Württemberg, Baden und Hohenzollern. **Anlage 20.**

Statt an Einfluß auf die richtige Verteilung der Aufträge zu gewinnen, sank die praktische Bedeutung der Ausgleichsstelle immer mehr. Welche zentrale Stelle wollte auch den gerechten Maßstab finden, um allen Wünschen der Wirtschaft gerecht zu werden? „Darüber was

[34]) Vgl. Gärtner a. a. O., S. 33.
Marschner: Vergebung öffentlicher Aufträge. Der deutsche Volkswirt, Jahrg. 1934/35, No. 40, S. 1853. Der Verfasser führt u. a. folgendes aus: „Die Stelle, die mit den Beschaffungsstellen erfolgreich zusammenarbeiten soll, muß mindestens auf gleicher Ebene stehen wie die Beschaffungsstelle selbst. Sie darf deshalb keine halboffizielle Stelle sein".

jeder Bezirk und jede Industrie hält den Maßstab für den gerechtesten, der am meisten bringt. In einem Falle werden die Gleislängen, in einem anderen die Achs- oder Tonnenkilometer, und dann wieder eine Kombination dieser Werte für die Auftragserteilung als richtig angesehen. Oft soll der Anteil der Arbeitslosen an der Bevölkerungszahl berücksichtigt oder sogar das Aufkommen von Reichssteuern in den einzelnen Gebieten zugrunde gelegt werden; dann möchten die durch die neue Grenzziehung benachteiligten Landesteile besonders bedacht werden, während andere Unternehmungen nach ihrem Frachtaufkommen beteiligt werden wollen. Auch sollen noch die Werke besonders zu Lieferungen herangezogen werden, bei denen die Aufträge der Reichsbahn die Grundlage dafür darstellen, daß sie noch lebensfähig bleiben, während bei anderen Werken die Reichsbahnaufträge überhaupt das Rückgrat bilden, ohne das an ein weiteres Bestehen oder auch an eine Ausfuhr ihrer Erzeugnisse nicht mehr zu denken ist"[35]).

Die Wichtigkeit der Frage der regionalen Verteilung der Aufträge — vor allem der Arbeitsbeschaffungsaufträge — muß anerkannt werden; jedoch ist eine Verteilung, die alle beteiligten Wirtschaftskreise zufrieden stellt, ganz undenkbar. Es ist keineswegs möglich, einen Quotenplan für die einzelnen Wirtschaftsgebiete aufzustellen.

Durch die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik und ganz besonders mit der Wandlung des Deutschen Reiches in einen Einheitsstaat wurden der Ausgleichsstelle der Länder auch die letzten äußeren Voraussetzungen für eine Tätigkeit überhaupt genommen. „Sie hat wirklich nie die Funktion ausgeübt, im umfassenden Sinne regelnd und ausgleichend über dem Ganzen zu stehen und damit die ideelle Forderung, mit der Vergebung öffentlicher Aufträge Wirtschaftspolitik zu treiben, nicht erfüllt"[36]).

Je mehr die öffentlichen Aufträge jedoch in der Gegenwart in der Weise eingesetzt werden, um zur Überwindung der Arbeitslosigkeit beizutragen und die private Arbeitsbeschaffung auf eine breite Grundlage zu stellen, um so wichtiger ist eine planvoll durchgeführte Ausgleichspolitik für die einzelnen Wirtschaftsgebiete.

Um auch in Zukunft eine regionale Verteilung der öffentlichen Aufträge zu sichern, wurde am 1. Juni 1934 im Reichswirtschaftsministerium die „Reichsausgleichsstelle für öffentlche Aufträge" durch Übernahme der früheren Ausgleichsstelle der Länder errichtet. Die Reichsausgleichsstelle hat sich in den Landesauftragsstellen einen regionalen Unterbau geschaffen, der sie in die Lage versetzt, mit den einzelnen Beschaffungsstellen und den in Frage kommenden Firmen zu verhandeln[37]).

---

[35]) Hammer a. a. O., S. 16.
[36]) Marschner a. a. O., S. 1855.
[37]) Vgl. hierzu Zengen: Die Rhein-Mainische Auftragsstelle und ihre Tätigkeit. Rhein-Mainische-Wirtschaftszeitung, No. 29 vom 20. Nov. 1934.

Sie sieht ihre Aufgabe vornehmlich darin, die öffentlichen Aufträge vollzählig zu erfassen und auf dem Wege von Abkommen mit den einzelnen behördlichen Beschaffungsstellen den örtlichen Ausgleich in der bisherigen Form erheblich zu steigern. Die sich als undurchführbar erwiesene Quotenverteilung wurde beseitigt und an ihre Stelle trat eine solche nach allgemeinen staats- und wirtschaftspolitischen Grundsätzen[38]).

Mit der HV und dem RZE der DR arbeitet die Reichsausgleichsstelle in der Weise zusammen, daß sie allgemeine Anregungen für die örtliche Verteilung der Aufträge sowie speziell Firmenvorschläge, soweit dies angängig ist, macht[39]). Es erfolgt dann eine gemeinsame Prüfung hinsichtlich der Durchführbarkeit der angeregten Verteilung der Aufträge. In gleicher Weise besteht nebenher ein enges Zusammenarbeiten zwischen den örtlichen Auftragsstellen und den einzelnen RBD'en.

Die Erfassung der Auftragsverteilung erfolgt nach Gaubezirken der NSDAP. Gleichzeitig sollen auch die RBD'en unter sich die Aufträge an Firmen in ihrem Wirtschaftsbezirk bekanntgeben. Um dies zu erreichen, hat die HV die einzelnen RBD'en angewiesen, laufende vierteljährliche Aufstellungen[40]) über die erteilten Aufträge anzufertigen und einen gegenseitigen Austausch vorzunehmen, da die einzelnen Auftragsbezirke (Wirtschaftsbezirke) die jeweiligen RBD-Bezirke überschneiden. Erst auf Grund dieser Austauscherhebungen ist die Möglichkeit einer genauen Beurteilung der Auftragsverteilung auf die einzelnen RBD-Bezirke gegeben, wobei dann gleichzeitig über die Wirtschaftlichkeit des örtlichen Ausgleichs weitere Untersuchungen eingeleitet werden können.

Die Statistik selbst ist in der Weise aufgebaut, daß alle Aufträge von RM 500[41]) und darüber, getrennt nach den verschiedenen Industriegruppen, erfaßt werden; im einzelnen sind über jeden erteilten Auftrag folgende nähere Angaben zu machen: Name der Firma, Sitz der Firma bzw. Herstellungsort, die Art des Auftrages, der Geldbetrag und der RBD-Bezirk. Die vierteljährlichen statistischen Aufstellungen reichen die RBD'en[42]) der HV ein, d. h. unmittelbar dem RZE, welches an

---

[38]) Der Grenz- und Notstandsausgleich und kürzlich auch der bekannte Ausgleich zugunsten exportierender Firmen sind solche Grundsätze.

[39]) In diesem Zusammenhang sei noch erwähnt, daß die Reichsausgleichsstelle zeitweise im Interesse der Rohstoffbewirtschaftung Genehmigungen zur Beschaffung von Textilien und Lederwaren zu erteilen hat.

[40]) Soweit die Lieferaufträge im Lochkartenverfahren abgerechnet werden, sind die Zusammenstellungen im Lochkartenverfahren zu fertigen; in allen anderen Fällen müssen sie handschriftlich hergestellt werden.

[41]) Nicht miteingerechnet werden: Die Löhne der eigenen Bediensteten, die Grunderwerbskosten, die Bauzinsen und die Dienstgutfrachten, die keine Aufträge für die Industrien darstellen. Etwa unmittelbar an ausländische Firmen erteilte Aufträge bleiben außer Betracht.

[42]) Entsprechend auch das RZE und das RZA München.

Hand der Unterlagen zunächst eine vierteljährliche und darüber hinaus eine jährliche Auftragsstatistik erstellt. Die HV leitet ihrerseits das gesamte statistische Material zur Prüfung an die Reichsausgleichsstelle weiter und es findet dann ein gemeinsamer Austausch der gewonnenen Erfahrungen statt, mit dem Ziel, allgemeine Grundsätze für die zweckmäßigste Auftragsverteilung zu bilden. Ob die Auftragsstatistik[43]) in dieser Form beibehalten wird, steht noch offen.

Die jährliche Zusammenstellung wurde erstmalig für das Jahr 1933 erstellt; die erfaßten Aufträge belaufen sich auf rd. 673 Mio RM. Die in dem genannten Jahr erteilten Aufträge erreichten hingegen einen Wert von rd. 954 Mio RM[44]). Man sieht hieraus, daß durch die Erfassung der Aufträge über 500 RM sich zwar noch erhebliche Abweichungen gegenüber dem wirklichen Auftragsbestand ergeben, aber gegenüber der früheren Statistik eine wesentliche Verbesserung darstellt. Es ist anzunehmen, daß die Statistik im Laufe der Jahre noch weiter ausgebaut wird.

Die Möglichkeiten der DR, einen wirksamen örtlichen Ausgleich durchzuführen, sind jedoch beschränkt, da die meisten Aufträge standortgebunden sind. So schieden z. B. für eine anderweitige Verteilung im Jahre 1934 schon fast vollständig aus[45]):

Bauausführungen	rd.	320	Mio RM
Kohle	„	213	„ „
Oberbau- und Baustoffe	„	95	„ „
Fahrzeuge	„	127	„ „
Elektrotechnische Aufträge . . .	„	50	„ „
Insgesamt		805	„ „

Das sind etwa $^2/_3$ der gesamten Aufträge. Von den übrigen Aufträgen sind ebenfalls viele zum großen Teil standortgebunden, wie z. B. Steine, Werkstoffe, Metalle Ersatzstücke usw., so daß verhältnismäßig nur wenige Aufträge für einen örtlichen Ausgleich in Frage kommen. Bei diesen ungebundenen Vergebungen handelt es sich in erster Linie um kleinere Aufträge, die von den Einzelbeschaffungsstellen — wie RAW'e, Ämter usw. — vergeben werden. Soweit dafür das Handwerk in Frage kommt, ist ein Ausgleich auch nur sehr schwer möglich, da die Aufträge am vorteilhaftesten von den in der näheren Umgebung des Sitzes der Beschaffungsstelle vorhandenen Handwerkern ausgeführt werden. Bei den übrigen Kleinaufträgen, die an größere Firmen zur Vergebung kommen, wird von der HV besonders darauf gesehen, daß ein örtlicher Ausgleich so weit als möglich durchgeführt wird[46]).

---

[43]) Laut einer brieflichen Mitteilung der Reichsausgleichsstelle.

[44]) Vgl. Abschn. 12, S. 19 (Anlage 2).

[45]) Entnommen: Hammer, Reichsbahn und Wirtschaft a. a. O., S. 67.

[46]) Die HV gibt zu diesem Zwecke den einzelnen Beschaffungsstellen die Anweisung, alle Aufträge zusammenzustellen, die in einem bestimmten Zeitraum in das betreffende Wirtschaftsgebiet vergeben wurden. Durch eine ständige Kontrolle der Verteilung solcher

So wurden von dem RAW Limburg im Jahre 1930 folgende Aufträge an sächsische und württembergische Firmen erteilt:

A. Sächsische Firmen.

Walzwerks- und Gießereierzeugnisse . .	255.00	RM
Maschinen und Apparate	934.00	„
Elektrotechnische Erzeugnisse . . .	3.246.00	„
Textilwaren	98.00	„
Gummiwaren und dgl.	102.00	„
Chemische Erzeugnisse	525.00	„
	5.160.00	„

B. Württembergische Firmen.

Walzwerks- und Gießereierzeugnisse . .	1.019.00	RM
Maschinen und Apparate	112.00	„
Elektrotechnische Erzeugnisse . . .	231.00	„
Chemische Erzeugnisse	383.00	„
Gummiwaren und dgl.	16.00	„
	1.761.00	„

Weiterhin muß vom betriebswirtschaftlichen Standpunkt aus berücksichtigt werden, daß der regionale Ausgleich seine Grenzen in der Rationalisierung findet. Die DR hat als kaufmännisch geleitete Unternehmung die Pflicht, der betriebswirtschaftlichen Forderung, nämlich dort ihren Bedarf zu decken, wo dies am besten und preiswertesten erfolgen kann, Geltung zu verschaffen. Das soll einerseits heißen, daß die Angebote der Bewerber, die hinsichtlich Preisstellung und Güte offensichtliche Vorteile aufweisen, zunächst zu berücksichtigen sind. Hiermit wird auch vorgebeugt, daß regionale Abgrenzungen, die die Einheitlichkeit des deutschen Wirtschaftsgebietes aufheben, bei der Vergebung der Aufträge Platz greifen und damit dem regionalen Ausgleich sehr wohl gedient ist. Andererseits gilt die betriebswirtschaftliche Forderung nicht ausnahmslos; denn wo volkswirtschaftliche Interessen die besondere Berücksichtigung von bestimmten Wirtschaftsgebieten fordern, haben diese vor der betriebswirtschaftlichen den Vorrang, wie wir noch weiter unten im einzelnen aufführen werden.

Es sei nur angedeutet, daß auch die Lohnunterschiede in den einzelnen Wirtschaftsgebieten einer zweckmäßigen regionalen Verteilung von lohnintensiven Aufträgen im Wege stehen, wenn bei dem Vergebungsverfahren das „wirtschaftlichste" Angebot Berücksichtigung findet. In diesem Sinne sind die Verdingungsvorschriften noch unzulänglich, wobei jedoch zugegeben werden muß, daß sich hier nicht ohne weiteres eine entsprechende Änderung vornehmen läßt, da sich dann die Bewerber bereit erklären müßten, die Nachprüfung der Lohnkalkulationen

---

Kleinaufträge ist es dann möglich, zu prüfen, ob das eine oder andere Wirtschaftsgebiet besonders benachteiligt oder bevorzugt worden ist.

zu gestatten, bzw. die entsprechenden Unterlagen jederzeit vorzulegen. Es ist anzunehmen, daß die DR in Zusammenarbeit mit den einzelnen Firmen und der Reichsausgleichsstelle ein besonderes Verfahren, welches u. a. für die einzelnen Wirtschaftsgebiete Richtpreise vorsehen könnte, ausarbeiten wird, welches auch auf die bestehenden Lohnunterschiede Rücksicht nimmt. Es liefe praktisch darauf hinaus, daß neben dem größtmöglichen Nutzen bei der Bedarfsdeckung, auch gleichzeitig die volkswirtschaft nützlichste Verteilung der Aufträge gewährleistet sein muß.

Zusammenfassend können wir also sagen, daß der örtliche Ausgleich bei der Vergebung der Aufträge nur in geringem Umfang erfolgen kann, da der weitaus größte Teil des Sachbedarfs standortgebunden ist. Soweit eine Möglichkeit besteht, müssen die Beschaffungsstellen unter Anweisung der HV darauf bedacht sein, die Verteilung der ungebundenen Aufträge zweckmäßig auf die einzelnen Wirtschaftsgebiete zu verteilen. Das Nebeneinander der verschiedenen zentralen Beschaffungsstellen sowie die weitgehende Dezentralisierung der Beschaffung — vor allem bei den Bauausführungen — verbürgen bis zu einem gewissen Teil eine möglichst gleichmäßige Verteilung der ungebundenen Aufträge.

Wie einleitend bereits ausgeführt, erfordert darüber hinaus die Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft, daß die DR in ihrer Beschaffungspolitik erhöhte Rücksicht auf Notstands- und Grenzgebiete nimmt. Besonders schwierige Verhältnisse bestanden in den letzten Jahren in Ostpreußen, in Oberschlesien, in Sachsen und Thüringen; in Danzig sowie vor allem im Saargebiet. Vom rein konjunkturausgleichenden Standpunkt aus kann man die Berücksichtigung dieser Gebiete nicht mehr rechtfertigen; hier stehen wirtschafts- und staatspolitische Erwägungen im Vordergrund. Bei dem Umfang ihrer Aufträge ist die DR in de Lage, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen[47]). Die Berücksichtigung der Notstandsgebiete und vor allem der Grenzgebiete

---

[47]) Nach der VOL ist die DR besonders verpflichtet, die Notstandsgebiete in Zusammenarbeit mit der „Reichsausgleichsstelle für öffentliche Aufträge" zu berücksichtigen.
(vgl. § 3 (3) VOL.) In § 24, (3), Satz 4 wird folgendes bestimmt: „Die Verhältnisse in notleidenden Gebieten, die der Reichswirtschaftsminister (Reichsausgleichsstelle für öffentliche Aufträge) als solche anerkannt hat, sind bei Anwendung der Grundsätze der Zuschlagserteilung besonders zu berücksichtigen".
In einem Erlaß des Reichswirtschaftsministers vom 9. April 1936 sind die besonders auftragsbedürftigen Gebiete festgelegt. (vgl. Veröffentlichung in: „Berliner Börsenzeitung" 240 v. 23. Mai 1936). Die Bevorzugung schließt auch die Möglichkeit in sich, unter bestimmten Voraussetzungen einer Firma des notleidenden Gebiets einen etwas höheren Preis zu bewilligen. Voraussetzung hierfür ist aber, daß der zu bevorzugende Bieter gegenüber anderen Bietern zusätzliche Selbstkosten entstehen, welche ausschließlich der standortmäßigen Lage zuzuschreiben sind.

kann in erster Linie durch die freihändige Vergebung der Aufträge erfolgen. Daneben bietet aber auch die beschränkte, u. U. auch die öffentliche Ausschreibung nach der VVL eine Möglichkeit, daß diejenigen Firmen, die aus volkswirtschaftlichen Gründen möglichst berücksichtigt werden sollen, ein Angebot zu angemessenem Preise abgegeben, indem ihnen ein Limit gestellt wird[48]). Die Aufhebung setzt nach § 23 VVL nur voraus, daß ein wichtiger Grund vorliegt; die teilweise Aufhebung außerdem noch, daß eine Verteilung des Zuschlags nicht möglich ist. Eine solche Verteilung ist aber vorgesehen, wenn mehrere gleichwertige Angebote eingegangen sind. Dabei ist noch von besonderer Wichtigkeit, daß eine Geldgrenze für die Bestimmung der annähernden Gleichwertigkeit nicht besteht. Gefahrvoll ist, wie bereits an einer anderen Stelle dargestellt, daß die Bejahung oder Verneinung der Gleichwertigkeit teilweise zu einer Ermessenssache wird. Eine erhöhte Berücksichtigung der Notstandsgebiete wird am zweckmäßigsten dadurch sichergestellt, daß umfangreiche Leistungen oder Lieferungen in Lose zerlegt werden. Darüber hinaus gibt die HV, wenn es gilt, zu bestimmten Zeiten notleidende Industrien und damit auch einzelne Wirtschaftsgebiete bei der Auftragserteilung besonders zu berücksichtigen, den einzelnen Beschaffungsstellen besondere Anweisungen; es werden dann z. B. alle Aufträge zusammengestellt, die in einem bstimmten Zeitabschnitt an badische, saarländische usw. Firmen vergeben worden sind.

Von jeher wurde Ostpreußen bei der Vergebung von Aufträgen besonders berücksichtigt. Für Ostpreußen ist ausdrücklich vorgesehen, daß der gesamte Bedarf der RBD Königsberg, soweit er in Ostpreußen gedeckt werden kann, von dort bezogen wird, auch wenn sich dabei höhere Preise ergeben. Demgemäß werden auch bei denjenigen Stoffen, Ersatzstücken usw., die an und für sich zentral beschafft werden, stets bestimmte Mengen für das ostpreußische Wirtschaftsgebiet ausgeschieden. Holzschwellen für die RBD Königsberg bezieht die DR nur von dortigen Firmen, Steinschlag nur aus dortigen Brüchen usw.

Ähnlich lagen und liegen auch z. T. noch heute die Verhältnisse im Saargebiet; in den Beschaffungsprogrammen der letzten Jahre ist das Saargebiet während seiner Abtrennung vom Mutterland stets besonders berücksichtigt worden. Auch in der Übergangszeit nach der Rückgliederung mußte die DR dem Saargebiet weitestgehend entgegenkommen. Es wurde von den Kreisen der Regierung darauf hingewiesen, daß in der Übergangszeit gerade die mittleren Betriebe und das Handwerk mit besonderen Schwierigkeiten zu kämpfen haben würden[49]). Die HV hat,

---

[48]) Nach dem Wortlaut des in Fußn. 47 Seite 283 erwähnten § 24 (3), Satz 4 VOL ist bei der Berücksichtigung der Notstandsgebiete zunächst an die Ausschreibung gedacht; jedoch ist bei der freihändigen Vergebung, der nach § 3 (3) VOL ebenfalls möglichst in allen Fällen eine formlose Preisermittlung vorausgehen soll, sinngemäß zu verfahren.

[49]) Der Absatz des kleineren Gewerbes im Saargebiet war außerordentlich stark nach Frankreich orientiert. Mit der Fortsetzung der Lie-

um hier fördernd eingreifen zu können, der RBD Saarbrücken einen Beamten, der mit den Verhältnissen im Saargebiet eingehend vertraut ist, vorübergehend zur Verfügung gestellt. Aufgabe dieses Beamten ist es, die Industrie im Saargebiet hinsichtlich Auftragsmöglichkeiten durch die DR einer Prüfung zu unterziehen[50]). Auf Grund der Ergebnisse der durchgeführten Untersuchung erhalten die einzelnen Beschaffungsstellen eine Aufstellung über diejenigen Firmen, die für „Eisenbahnbedarf" in Frage kommen; sie werden besonders dahingehend unterrichtet, daß in den Grenzen des Möglichen die aufgeführten Firmen zu berücksichtigen sind. Zur Kontrolle müssen dann die einzelnen Beschaffungsstellen die jeweiligen Aufträge jährlich oder u. U. auch für einen kürzeren Zeitabschnitt zusammenstellen, und der HV oder der vorgesetzten Beschaffungsstelle die Unterlagen einreichen.

Im Zusammenhang mit dem Saargebiet sei noch erwähnt, daß auch besonders die Pfalz kurz vor der Abstimmung mit der Forderung an die DR herangetreten war, sie bei der Auftragserteilung besonders zu berücksichtigen, um damit die seinerzeit verstärkt auftretende Arbeitslosigkeit zu bekämpfen[51]).

Bei der Hagener Kleineisenindustrie, die seit Generationen auf Eisenbahnbedarf eingestellt ist und infolge konstruktiver Änderungen am Oberbau und an den Fahrzeugen diese Aufträge zum erheblichen Teil verloren hat, wird der Umfang der Beschäftigung ständig kontrolliert und nach Möglichkeit für Aushilfeaufträge gesorgt.

Abschließend sei noch erwähnt, daß im Kreis Schmalkalden u. a. Schwellennägel[52]) noch handwerksmäßig hergestellt werden. Hier hat die DR den Heimarbeitern, deren Lohn durch die weitaus billigere Maschinenarbeit sehr stark gedrückt worden war, dadurch geholfen, daß sie grundsätzlich nur noch handgeschmiedete Nägel beschafft.

2312. Die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen und ihre Durchführung.

Die Arbeitsbeschaffung hat nicht nur eine rein wirtschaftliche und konjunkturpolitische Aufgabe; sie setzt sich vielmehr ein weit höheres Ziel. Sie will jeden arbeitslosen Volksgenossen wieder an die Arbeit heranführen und ihn an den Kulturgütern unserer Nation teil-

---

ferungen nach Frankreich nach der Abstimmung war nicht mehr zu rechnen und so wurde den Behörden nahegelegt, die Kleinindustrie und das Handwerk besonders zu unterstützen.

50) Vgl. Sarter: Die RBD Saarbrücken. RB 1935, H. 9, S. 290 ff.

51) Die s. Z. herrschende Notlage in der Pfalz wurde geschickt von der gegnerischen Presse, die in erster Linie für den Status quo propagierte, ausgenutzt. Eine besondere Berücksichtigung der Pfalz bei der Vergebung öffentlicher Aufträge müßte unbedingt erfolgen, um der marxistischen Agitation den Wind aus den Segeln zu nehmen.

52) Darunter versteht man verzinkte schmiedeeiserne Nägel mit einem größeren Kopf, der eine Jahreszahl trägt.

nehmen lassen. „Besonders kluge Köpfe wagen freilich zu behaupten, daß die Arbeitsbeschaffung Potemkin'sche Dörfer hinstelle daß mit anderen Worten der neugebildeten Kaufkraft keine entsprechenden Güterwerte gegenübergestellt würden"[1]). Diesen unbelehrbaren Kritikern dürfte Dr. Schacht in seiner Rede auf der Ostmesse in Königsberg 1935 eine eindeutige Anwort erteilt haben, indem er betonte, daß die Arbeitsbeschaffung in den letzten Jahren vor allem durch das vorhandene Sparkapital ermöglicht worden sei, das auch gleichzeitig die Grundlage für die Konsolidierung der kurzfristigen Verschuldung in langfristige Anleihen bildet. Es bedarf keiner besonderen Beweisführung, daß der Erfolg der Arbeitsbeschaffung in den letzten Jahren überwältigend gewesen ist.

Auf Grund ihrer besonderen Stellung im deutschen Wirtschaftsleben hat sich die DR seit ihrem Bestehen mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln in erhöhtem Maße an den Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen des Reiches beteiligt. Es war ihr vor allem möglich, die zusätzlichen Mittel auf den verschiedensten Gebieten ihres Betriebes einzusetzen und damit gleichzeitig für alle Zweige der Wirtschaft eine Belebung herbeizuführen, um so der gesamten Volkswirtschaft am besten zu dienen. „Die DR kann[2]):

1. Durch ihre Tarifpolitik den Umsatz erhöhen oder den Bedarf anregen, die Arbeitsverteilung zugunsten besonderer Notstandsgebiete günstiger gestalten und die Ausfuhr fördern.
2. Selbst Arbeitskräfte einstellen oder solche über das notwendige Maß hinaus in ihren Diensten behalten.
3. Zusätzliche Arbeitsgelegenheiten schaffen, z. B. Bauten ausführen lassen, die z. Zt. noch nicht unbedingt notwendig sind.
4. Aufträge unter Erhöhung ihrer Lagervorräte vergeben.
5. Ihre Sachaufträge so verteilen, daß den mit ihr arbeitenden Wirtschaftszweigen auf längere Sicht eine bestimmte Grundbeschäftigung gegeben ist.
6. Durch Aufträge Notstandsgebiete bei der Verteilung der Aufträge besonders berücksichtigen.
7. Bei Vergebung von Aufträgen solche Herstellungsverfahren bevorzugen, die im Vergleich mit anderen Arbeitsverfahren den höchsten Lohnanteil enthalten.
8. Durch planmäßige Forschungsarbeiten technischen Neuerungen die Eingliederung in ihren Betrieb erleichtern.
9. Durch Verbindung der Schiene mit der Straße dem Verkehr bequemere und schnellere Verbindungen erschließen".

Wichtig ist hierbei festzustellen, daß nicht allein zusätzliche Beschaffungen den Erfolg der Maßnahmen sicherstellen, sondern daß damit gleichzeitig auf eine Verbesserung der gesamten Betriebsführung hingezielt werden muß. Die Verwendung der Mittel für die verschiedenen Gebiete der Betriebsführung muß aus dem Bestreben heraus erfolgen, aus den Mitteln für die Zukunftsaufgaben der DR eine möglichst große

---

[1]) Wagemann, E.: Zwischenbilanz der Krisenpolitik, S. 50. Berlin 1935.

[2]) Hammer: Die Reichsbahn im Kampf gegen die Arbeitslosigkeit, a. a. O., S. 440.

Wirtschaftlichkeit zu erzielen. Das ist dann gesichert, wenn die Mittel in erster Linie zur Pflege und Modernisierung der vorhandenen Anlagen und nur in besonders gelagerten Fällen für Neuanlagen verwendet werden.

Hinzu kommt die Sicherung der Abreitsstelle für die Zeitarbeiter der Bahnunterhaltung und die Arbeiter der RAW'e; ferner die überaus wichtige Unterstützung und Erhaltung der hauptsächlichsten Lieferindustrien, aber auch des Handwerks, vor allem der kleineren Betriebe des Baugewerbes. Die Unterstützung der Industrie und des Handwerks mit zusätzlichen Aufträgen darf auf der anderen Seite nicht dazu führen, daß die einzelnen Betriebe uneingeschränkte Erweiterungen ihrer Anlagen vornehmen und damit gleichzeitig ihre gesamte Belegschaft verstärken, die dann bei Nachlassen der Aufträge nicht mehr durchgehalten werden kann. Außerdem werden solche Betriebe natürlich immer bestrebt sein, sich einen größeren Anteil an den zusätzlichen Aufträgen zu sichern, als ihnen im allgemeinen zusteht. Es ist daher eine überaus wichtige Forderung, daß die DR die verfügbaren Mittel nach der Bedarfsnotwendigkeit nach wirtschaftlichen Grundsätzen auf die einzelnen Industriezweige verteilt; eine einseitige Änderung zugunsten einzelner Industriezweige würde sich mit der gesamten Betriebspolitik im Hinblick auf die Wichtigkeit der Arbeiten nicht in Übereinstimmung bringen lassen.

Wenn auch im Zeitpunkt der Einleitung der verschiedenen Arbeitsbeschaffungsprogramme aus den Jahren vor 1933 im allgemeinen die zusätzlichen Aufwendungen zur Aufrechterhaltung einer geordneten Betriebsführung entbehrlich gewesen sind, so darf man doch nicht daraus entnehmen, daß sie vollständig unterlassen werden konnten. Durch die Bereitstellung der Mittel war die DR in der Lage, ständige Verbesserungen ihrer Anlagen durchzuführen, die ihr heute bei den hohen Anforderungen hinsichtlich des Verkehrs zugute kommen. Darüber hinaus hatten die einzelnen Arbeitsbeschaffungsprogramme die wichtige Aufgabe, konjunkturausgleichend zu wirken, und waren somit gesamtwirtschaftlich unbedingt erforderlich. Daß in vielen Fällen die erhoffte Belebung der Wirtschaft in den Krisenjahren nicht eingetreten ist, spricht nicht etwa für die erfolglose oder unzweckmäßige Anwendung der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, sondern findet darin ihre Begründung, daß die Konjunktur noch zu stark rückgängig war, so daß die zusätzlichen Aufträge in einem Faß ohne Boden zu verschwinden schienen. Durch das Einsetzen des Konjunkturanstieges im Jahre 1933 konnten die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen mit vollem Erfolg durchgeführt werden, nachdem der Tiefstand im Güter- und Personenverkehr überwunden war.

In den einzelnen Jahren hat die DR folgende Arbeitsbeschaffungsprogramme durchgeführt:

1. Im März 1926 stellte das Reich der DR 100 Mio RM zur Verfügung. Die folgende Übersicht zeigt die Verteilung auf die einzelnen Sachgebiete.

a. Oberbau	15	Mio	RM
b. Brückenbau	3	„	„
c. Bahnanlagen	6	„	„
d. Größere Bauten	12	„	„
e. Ersatzstücke	34	„	„
f. Verbesserungen an Fahrzeugen	5	„	„
g. Beschaffungen von Fahrzeugen	25	„	„
Insgesamt:	100	„	„

Die Konsolidierung erfolgte im März 1926 durch Hingabe von 107 Mio RM Vorzugsaktien.

2. Im Juli/August 1926 vereinbarte die DR mit dem Reich die Bereitstellung eines weiteren Arbeitsbeschaffungskredites im Betrage von 100 Mio RM. Es sind aber von der DR nur 80 Mio RM, und zwar 58 Mio RM im Laufe des Jahres 1926 und 22 Mio RM im Jahre 1927 in Anspruch genommen worden[3]). Für folgende Arbeiten fand der Betrag seine Verwendung:

a. Gleisumbau	30	Mio	RM
b. Fahrzeugverbesserungen	35	„	„
c. Bauten	15	„	„
Insgesamt:	80	„	„

3. Im August 1926 wurden von der DR 53,6 Mio RM zur Ausführung begonnener Bauten aufgewendet.

4. Im Sommer 1929 stellt die Deutsche Wagenbau-Vereinigung 100 Mio RM und verschiedene Brückenbauanstalten 10 Mio RM der DR zur Verfügung.

5. Im Jahre 1930 hat die DR für 272 Mio RM zusätzliche Aufträge vergeben. Die Verteilung auf die einzelnen Verwendungsgebiete geht aus der folgenden Zusammenstellung hervor (Anlage 21, S. 290)[4]).

6. Im Jahre 1931 nahm die DR ein weiteres Arbeitsbeschaffungsprogramm mit 250 Mio RM in Angriff, dessen Abwicklung sich auf die zweite Hälfte des Jahres 1932 erstreckte[5]). Die Finanzierung erfolgte durch die Auflegung der steuerfreien Reichsbahnanleihe 1931 mit einem Zeichnungsergebnis von rd. 260 Mio RM. Um besonders das Kleingewerbe zu fördern, wurden Wiederherstellungs- und Verbesserungsarbeiten an Gebäuden und sonstigen Reichsbahnanlagen auf dem ganzen Bahngebiet durchgeführt. Daneben erhielten auch die Lokomotiv- und Waggonindustrie zusätzliche Aufträge. Man beschleunigte außerdem den Einbau vorrätiger Schienen und Schwellen und beschaffte darüber hinaus größere Mengen Ober-

---

[3]) Der Restbetrag von 20 Mio RM, der zur Elektrifizierung der Berliner Stadtbahn verwendet wurde, hat die DR selbst aufgebracht.

[4]) Zur Durchführung des Programms wurden die 6%igen Reichsbahnschatzanweisungen 1930 herausgegeben.
Vgl. Wirtschaftsführung und Finanzwesen der Reichsbahn, S. 43.

[5]) Ueber die Verteilung vgl. auch Anlage 21, S. 290.

baustoffe. Meist handelte es sich um Arbeiten oder Lieferungen, die an sich ohne Gefahr für den Bestand der Anlagen und die Sicherheit des Betriebes noch hätten zurückgestellt werden können[6]).

7. Im Jahre 1932 erfolgte zunächst die weitere Abwicklung des 250 Mio-Programms ((siehe weiter oben). Im Herbst des gleichen Jahres war man in der Lage, ein neues Programm von 280 Mio RM auf Grund der Notverordnung vom 4. September 1932 aufzustellen[7]).

8. Das 280 Mio-Programm 1932 erfuhr zu Beginn des Jahres 1933 eine Erweiterung um 56 Mio RM und erhöhte sich dadurch auf 336 Mio RM. Im Sommer 1933 standen der DR weitere 560 Mio RM für Arbeitsbeschaffung zur Verfügung[8]). Die Verteilung auf die einzelnen Verwendungszwecke geht aus der folgenden Übersicht hervor[9]):

	1930	1934		
a. Unterhaltung u. Erneuerung des Oberbaus	95	60	Mio	RM
b. Unterhaltung der sonstigen baulichen Anlagen	30	12	„	„
c. Erneuerung der sonstigen baulichen Anlagen	20	8	„	„
d. Unterhaltung der Fahrzeuge	12	20	„	„
e. Sonderprogramm für Fahrzeugverbesserungen	—	5	„	„
f. Unterhaltung und Erneuerung der maschinenartigen Anlagen	7	4	„	„
g. Erneuerung der Fahrzeuge	15	63	„	„
h. Beschaffung von Kraftwagen	—	15	„	„
i. Auffüllen der Läger für Werktsoffe und Ersatzstücke	18	—	„	„
k. Neubaurechnung	28	98	„	„
l. Finanzierung von Reichsautobahnen	25	25	„	„
Zusammen:	250	310	„	„

Außer diesem 560 Mio-Zusatzprogramm hat die DR, um der Arbeitslosigkeit im Winter 1933/34 erfolgreich zu begegnen, 25 Mio RM in Auftrag gegeben. Der größte Teil dieser Aufträge kam den mittleren und kleineren Handwerksbetrieben zugute, da es sich vorwiegend um Instandsetzungen und Herrichtungen von Bahnhofsgebäuden, Wohnhäusern und Werkstättenbauten handelte. Gerade in den saisonmäßig ungünstigen Wintermonaten sollten diese Mittelstandsbetriebe Beschäftigung erhalten. Um eine Gewähr dafür zu haben daß dieses Ziel erreicht wird, sollten die neuen Aufträge mög-

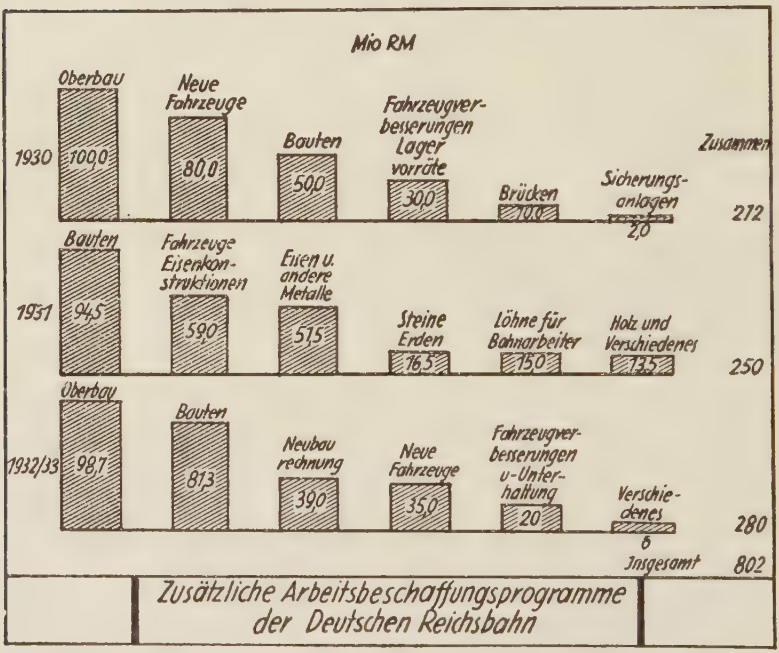
---

[6]) Vgl. auch Geschäftsbericht 1932 (Weißbuch), S. 5.
[7]) Näheres über die Finanzierung vgl. Abschn. 22212, S. 256.
[8]) Siehe Geschäftsbericht 1934 (Weißbuch).
[9]) Entnommen R ö b e : Das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsbahn, RB 1933, H. 28, S. 606.

lichst bis 31. März 1934 erledigt sein[10]). Darüber hinaus hat die DR für zusätzliche Arbeiten im Jahre 1934 weitere 40 Mio RM zur Verfügung gestellt. Das zusätzliche Arbeitsbeschaffungsprogramm 1933/34 erhöhte sich demnach auf 625 Mio RM[11]).

9. Außer diesem Gesamtprogramm wurden noch im Jahre 1934 folgende Arbeiten und Beschaffungsmaßnahmen[12]) durchgeführt:

a.	Durchführen von Winterarbeiten in verkehrsarmen Gebieten . . .	21	Mio RM
b.	Fahrzeugbeschaffungen	30	„ „
c.	Unterhaltung des Oberbaus und der baulichen Anlagen	15	„ „
d.	Erhöhung der Kohlen-Vorräte . .	8	„ „
e.	Sonstige Beschaffungen	5	„ „
	Insgesamt:	79	„ „



Anlage 21.

[10]) Die Frist ist allerdings später bis zum 30. Juni 1934 verlängert worden.
[11]) Vgl. Geschäftsbericht 1934 (Weißbuch), S. 87.
[12]) Entnommen aus amtlichen Unterlagen.

Damit hat die DR von Mitte 1933 bis Ende 1934 zusätzliche Arbeiten und Aufträge von insgesamt 704 Mio RM an die Wirtschaft verteilt. Der weitaus größte Teil davon — 630 Mio RM[13]) — wurde 1935 vergeben; der Wirtschaft kamen demnach seit 1933 1 067 Mio RM für zusätzliche Aufträge und Arbeiten zugute.

232. Die Förderung der nationalen Rohstoffwirtschaft.

2320. Die grundsätzliche Bevorzugung inländischer Erzeugnisse und die planmäßige Umstellung auf Heimstoffe in den früheren Jahren.

Der § 2 des Reichsbahngesetzes, wonach die Gesellschaft ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu führen hat, machten es der DR bereits in früheren Jahren zur Pflicht, dem einheimischen Erzeugnis den Vorzug vor dem ausländischen zu geben, selbst wenn dadurch höhere Preise aufgewendet werden mußten. Um dies zu erreichen, sah sich die DR des öfteren in die Lage versetzt, die Anforderungen an die Güteeigenschaften der einheimischen Ware herabzusetzen und die Lieferungsbedingungen entsprechend zu ändern, um dadurch bei der Vergebung das ausländische Erzeugnis fernzuhalten. Ein treffendes Beispiel hierfür ist, daß bei der Beschaffung von Benzin, Benzol und sonstigen Treibstoffen, sowie Treiböl, Putzöl und Petroleum, mit der steigenden deutschen Erzeugung in den letzten Jahren eine Steigerung des deutschen Anteils am Gesamtverbrauch erzielt werden konnte[1]). Stark umstritten und vielfach von der Öffentlichkeit kritisiert, war vor allem in früheren Jahren die Frage der Notwendigkeit des Bezugs von Holzschwellen aus dem Ausland. Der Auslandsanteil erreichte in der Vorkriegszeit bei den Staatseisenbahnen vorübergehend eine Höhe von 83%; in den ersten Nachkriegsjahren galten bei der DR für den Bezug von Holzschwellen folgende Richtlinien:

a. Buchenschwellen werden nur aus dem Inland bezogen.
b. Eichenschwellen werden, wie auch bereits vor dem Kriege, fast ausschließlich aus dem Ausland bezogen, weil das inländische Eichenholz für solche Zwecke zu wertvoll ist.
c. Bei Kiefernschwellen schwankt das Verhältnis zwischen In- und Auslandsschwellen.

---

[13]) Vgl. Geschäftsbericht 1934 (Weißbuch), S. 87.
In Abweichung von dem Betrag in Höhe von 704 Mio RM (siehe oben) gibt der Geschäftsbericht einen Betrag von 731 Mio RM an. Die Gesamtsumme von 1 067 Mio RM ist unter Berücksichtigung dieser Abweichung errechnet.

[1]) Vgl. hierzu die Ausführungen im Abschn. 200120, S. 30.

[2]) Mitteilung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. ZVDEV 1927, No. 25, S. 681/82.

Im Jahre 1926 soll die DR noch etwa 50% ihrer Aufträge an Holzschwellen an das Ausland — insbesondere an die östlichen Staaten — vergeben haben. Selbst die Schwellenindustrie war im Jahre 1927 durch die Befestigung der Rundholzpreise auf dem deutschen Markt gezwungen, große Schwellenholzaufträge mit polnischen Sägewerken abzuschließen[2]). Mit Rücksicht auf die in den folgenden Jahren anhaltende Notlage der heimischen Holzwirtschaft, wurde der Bezug von Kiefernschwellen zunächst eingeschränkt und im Jahre 1930 glänzlich eingestellt. Auch der Bezug von Eichenschwellen aus dem Auslande ist seit diesem Zeitpunkt den Beschaffungsstellen untersagt worden. Die Einstellung des Auslandsbezuges von Eichen- und Kiefernschwellen wurde auch für die kommenden Jahre dadurch sichergestellt, daß es gelang, die Buchenschwellen technisch zu verbessern, so daß sie in erhöhtem Maße verwendet werden können. Die Versuche der Staatseisenbahnen in den zwei letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts, Buchenholz für Schwellen zu verwenden, waren im allgemeinen gescheitert, und da auch sonst Buchenholz in der Industrie wenig Verwendung fand, wurde es fast ausschließlich zu Brennholz geschlagen. Durch das Vordringen der Braunkohle wurde indessen der Absatz für Buchenholz immer schwieriger, so daß es für die Erhaltung des deutschen Buchenwaldes von Bedeutung wurde, daß es gelang, durch besondere Vorschriften für die Schlagzeit der Buche, die Herrichtung und Abnahme der Schwellen sowie durch Ersetzen der früheren Volltränkung durch teerölsparende Verfahren der Buchenschwelle heute einen erheblichen Anteil an der Bedarfsdeckung zu sichern.

Was die Metallwirtschaft anbetrifft, hat die DR schon bald nach dem Kriege aus deutschen Erzeugnissen Legierungen hergestellt, die möglichst wenig Zinn enthielten[3]). Die technischen Abnahmevorschriften für Rotguß wurden in enger Zusammenarbeit mit dem Normenausschuß entwickelt, mit dem Ziel, für alle Zwecke eine Einheitslegierung zu verwenden. Die Versuche führten zunächst zu einer Legierung mit 9% Zinn, 85% Kupfer und 6% Zink, wodurch gegenüber der Vorkriegslegierung 1% Zinn erspart wurde[4]). Weitere Untersuchungen der Versuchsgießerei des RAW's Bandenburg-West und der Mechanischen Versuchsanstalt des RZE führte in Zusammenarbeit mit der Metallindustrie dazu, eine Legierung zu finden, die mit nur 5% Zinn, 85% Kupfer, 7% Zink und 3% Blei ebenfalls allen Anforderungen entspricht, die an gewöhnliche Rotgußteile im Eisenbahnbetrieb gestellt werden müssen[5]).

Ähnlich große Umstellungen haben sich auch bei den Lagermetallen ergeben. Vor dem Kriege waren hierfür nur hochwertige Zinnweißmetalle mit 80—86% Zinn, 8—10% Kupfer und den restlichen %'en Antimon üblich. Die DR hat hier ein sogenanntes Bahnmetall herausgebracht, bestehend aus 85,5% Blei und 1,5% härtenden Zu-

[3]) Vgl. hierzu auch die Ausführungen im Abschn. 200123, S. 41 ff.
[4]) Wird unter der Bezeichnung „Rg 9" geführt.
[5]) Wird unter der Bezeichnung „Rg 5" geführt.

sätzen. Mit diesem Metall sind im Laufe der Jahre sämtliche Wagenlager ausgerüstet worden. Bei der Erörterung des Bedarfs der DR an Reinkupfer spielen die kupfernen Feuerbuchsen und Stehbolzen der Lokomotiven eine erhebliche Rolle. Die etwa 20 000 Lokomotiven, die den durchschnittlichen Bestand bilden, enthalten etwa 60 000 t Kupfer für diese Teile. Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer der Feuerbuchsen und Stehbolzen zu ersetzen, wovon jedoch aber höchstens 1 000 t als Verlust auftreten; das übrige Kupfer wird bei der Umarbeitung der Altstoffe wieder gewonnen. Am deutschen Gesamtverbrauch an Kupfer — 150 000 t — macht daher der Verbrauch für die Unterhaltung und Erneuerung etwa 0,7% aus. Auch hier hat die DR, um den Verbrauch von Kupfer einzuschränken, in früheren Jahren bereits zahlreiche Versuche mit „Ersatzstoffen" durchgeführt. Neuerdings sind auch eine Reihe von Lokomotiven mit Stahlfeuerbuchsen und Stahlstehbolzen bestellt worden.

Die Beispiele sollten zeigen, wie die DR sich in den vergangenen Jahren auf dem Gebiet der Metallwirtschaft auf „Ersatzstoffe", neuerdings auch treffend „Heimstoffe" genannt, umgestellt hat.

Erwähnt sei in diesem Zusammenhang noch die planmäßige Altstoffwirtschaft, die als vorbildlich bezeichnet werden kann, und die DR auch darüber hinaus die sorgfältige Sammlung der Altstoffe der deutschen Wirtschaft durch Sondertarife weitestgehend fördert. So heißt es in der Einführung der Sortierungsvorschrift für Altstoffe, die den Forderungen der Gegenwart bereits in erheblichem Umfang gerecht wird[6]):

> „Bei den RBD'en sind erhebliche Metallmengen in baulichen Anlagen, Fahrzeugen und sonstigen Gegenständen eingebaut. Soweit diese Metalle nicht der Abnutzung und anderen zerstörenden Einflüssen ausgesetzt sind, bleiben sie in ihrer Substanz erhalten. Sie bewegen sich aber hinsichtlich ihrer Verwendung und Wiederverarbeitung in einem ständigen Kreislauf, dessen Dauer von der Lebenszeit der Anlagen und Fahrzeuge abhängig ist. Was in diesem Kreislauf verloren geht, muß zur Erhaltung der Anlagen und Fahrzeuge durch neue Metalle ersetzt werden. Da ein großer Teil dieser Metalle und Metallegierungen — insbesondere Zinn, Nickel, Kupfer usw. — im Inland nur in ungenügenden Mengen gewonnen werden, liegt es im nationalen Interesse, diese Menge in jeder Form, besonders auch als Altstoff, so sorgfältig wie möglich zu bewirtschaften".

Besondere Bedeutung kommt vor allem der Altölwirtschaft zu, die gerade mit der wachsenden Motorisierung bei den Motorschmierölen von erhöhtem Interesse ist. Die alten Motoröle werden von den einzelnen Dienststellen sorgfältig gesammelt und für den gesamten Reichsbahnbereich von dem Reichsbahn-Zentralamt München bewirtschaftet. Das Reichsbahn-Zentralamt München läßt diese Öle in geeigneten pri-

---

[6]) Enthalten in dem „Merkbuch über die Altstoffverwertung in den RAW'en und in den Ausbesserungsstellen",

vaten Auffrischungsanlagen behandeln und sorgt für eine sachgemäße Zurückführung der aufgearbeiteten Öle in den Betrieb.

So sehen wir, daß schon seit Jahren die Beschaffungsstellen bemüht waren, im weitesten Umfang heimische Stoffe ausländischen Erzeugnissen vorzuziehen, wenn die heimischen Stoffe technisch und wirtschaftlich das gleiche leisteten. Die Vorschriften im § 9[7] der „Allgemeinen Bestimmungen für die Vergebung von Bauleistungen[7]), ferner im § 7[4] der „Verdingungsvorschrift für Lieferungen und Leistungen" (VVL)[8]), und schließlich die „Sozialpolitischen Bedingungen"[9]), die, wie wir gesehen haben, allen Vergebungen zugrunde liegen, sprechen diese Forderung ausdrücklich aus. Dazu kommt noch, daß die HV bereits im Februar 1932[10]) alle Beschaffungsstellen angewiesen hat, jeden unmittelbaren oder auch nur mittelbaren Devisenaufwand bei der Beschaffung zu vermeiden. Zugleich war vorgeschrieben worden, daß jeder Kauf, der Devisen erfordert, im Einzelfall der Genehmigung der HV bedarf. Nur das Saargebiet und Danzig waren dabei selbstverständlich ausgenommen. Ausnahmen bestanden auch für den sogenannten Veredelungsverkehr, der infolge der Grenzziehung in Oberschlesien in der Form zugelassen ist, daß Halbfabrikate der auseinandergerissenen Werke zur Fertigbearbeitung einem Betrieb jenseits der Grenzen übergeben werden. Ob man jedoch ein solches Produkt als Inlandserzeugnis anerkennen will, hängt u. E. davon ab, inwieweit vorwiegend deutsche Arbeiter an der Herstllung beteiligt sind.

Auch die technischen Lieferungsbedingungen der DR sind stets so fortentwickelt worden, daß die Anwendung deutscher Stoffe, soweit es sich wirtschaftlich vertreten ließ, möglich war[11]). Die Anforderungen, die dabei an die deutschen Stoffe gestellt wurden, waren überdurchschnittlich, was jedoch im Hinblick auf ihre technische Verwendung durchaus verständlich ist.

---

[7]) § 97 lautet: „Werkstoffe und andere Waren ausländischen Ursprungs dürfen nicht verwendet werden, wenn sie in geeigneter Beschaffenheit zu angemessenen Preisen im Inland erzeugt werden".

[8]) § 74 lautet: „Bei Gegenständen, die in geeigneter Beschaffenheit aus dem Inland bezogen werden können, darf der ausländische Ursprung nicht zur Bedingung gemacht werden".

[9]) Abschnitt II lautet: „Die Betriebe müssen sich verpflichten, für die Aufträge der Reichsbahn ausländische Stoffe nur dann zu verwenden, wenn solche inländischen Ursprungs, die in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht annähernd gleichwertig sind, nicht zur Verfügung stehen". Die Einschränkung „annähernd gleichwertig" gilt für die Beschaffung von Schwachstromkabeln. Verfügung HV/DR — 13 Rv — vom 2. 11. 1932.

[10]) Verfügung 71 Y Sta vom 23. Febr. 1932.

[11]) Z. B. heißt es in den „Vorläufigen technischen Lieferungsbedingungen für Plüsch für die 3. Wagenklasse": „Für die 3. Wagenklasse ist aus in Deutschland gesponnenen Garnen hergestellter Weftplüsch (Schafwolle) zu verwenden".

2321. Die heutige staatliche Rohstoffwirtschaft in ihrem Einfluß auf das Beschaffungswesen.

Es braucht hiernach nicht besonders hervorgehoben zu werden, daß die heutige planmäßige Rohstoffzwangsbewirtschaftung in Deutschland von erheblicher Bedeutung auch für die DR ist. Da die Schwierigkeiten der Ausfuhr und der Devisenbewirtschaftung nach wie vor anhalten, so ist jene Zwangsbewirtschaftung eine der hauptsächlichsten Voraussetzungen zielbewußter Führung der Gesamwirtschaft. Der „Neue Plan" der Wirtschaft sieht die systematische Neuregelung des deutschen Außenhandels vor. Zwei Hauptgesichtspunkte sind dabei zu erkennen:

a. Aufbau eines lückenlosen Überwachungssystems.
b. Ausbau des Devisenschein-Verfahrens.

Betrachten wir zunächst das erste Gebiet in seinem Zusammenhang mit dem Beschaffungswesen. Hierzu ist es erforderlich, daß wir zunächst einen kurzen Überblick über den heutigen Aufbau der Überwachungsstellen geben. Die Verordnung über den Warenverkehr vom 4. Sept. 1934[1]), die das Gesetz über den Verkehr mit industriellen Rohstoffen und Halbfertigfabrikaten[2]) vom 22. März 1934 in der Fassung der Verordnung vom 13. Juli 1934[3]) einschließlich der siebenten und achten Durchführungsverordnung aufhebt[4]), bringt eine großzügige Rahmenregelung für die Überwachung des Verkehrs mit Waren schlechthin und legt die Grundlagen für das ganze System der Überwachungsstellen fest. Hinzu kommt die Verordnung über die Errichtung von Preisüberwachungsstellen vom 4. September 1934[5]), die im einzelnen die Überwachungsstellen niederlegt. In der folgenden Übersicht sind die Überwachungststellen wiedergegeben, deren Arbeitsgebiete für das Beschaffungswesen der DR besonders wichtig sind[6]).

Überwachungsstelle:

a. für Holz.
b. für Wolle und andere Tierhaare.
c. für Baumwolle.

---

[1]) RGBl. I S. 816. Näheres hierzu vgl.: Pfundtner-Neubert: „Das neue Deutsche Reichsrecht, Gruppe 3a[3], S. 3 ff.
[2]) RGBl. I S. 212.
[3]) RGBl. I S. 709.
[4]) Bestehen geblieben ist die „Neunte Durchführungsverordnung zu dem Gesetz über den Verkehr mit industriellen Rohstoffen und Halbfabrikaten" vom 29. VI. 1934 (RGBl. I S. 528) und die „Zehnte Durchführungsverordnung über den Verkehr mit industriellen Rohstoffen und Halbfabrikaten" vom 27. VIII. 1934. (RGBl. I S. 801). Näheres hierzu vgl.: Pfundtner-Neubert a. a. O., S. 112.
[5]) Veröffentlicht im Reichsanzeiger No. 209 vom 7. IX. 1934. Näheres vgl.: Pfundtner-Neubert a. a. O., S. 4. (Einführung zu der Verordnung über den Warenverkehr).
[6]) Ueber die weiteren Ueberwachungsstellen vgl.: Pfundtner-Neubert a. a. O.

d. für Baumwollgarne und Baumwollgewebe.
e. für Bastfaser (mit Jutewirtschaftsstelle).
f. für unedle Metalle.
g. für Eisen und Stahl.
h. für industrielle Fettversorgung.
i. für Lederwirtschaft.
k. für Kautschuk und Asbest.
l. für Ruß.
m. für Mineralöl.
n. für technische Erzeugnisse.

Davon sind, um auch gleichzeitig unsere Untersuchungen auf das Wesentliche zu beschränken, diejenigen Überwachungsstellen, die die Faserstoff-, Leder- und Metallbewirtschaftung betreffen, für das Beschaffungswesen der DR von besonderer Bedeutung. Sie sollen daher unter dem Gesichtspunkt der Förderung der nationalen Rohstoffwirtschaft einer näheren Betrachtung unerzogen werden.

aa. Faserstoff- und Lederbewirtschaftung[7]).

Nach der Faserstoffverordnung vom 19. Juli 1934[8]) — in der Fassung der Ergänzungsverordnung vom 17. August 1934[9]) und 6. September 1934[10]) — und der Verordnung zur Änderung der Feuerstoffverordnung vom 21. April 1935[11]) in Verbindung mit der Verordnung über die Vergebung öffentlicher Aufträge auf dem Gebiet der Faserstoff- und Lederwirtschaft[12]) vom 2. August 1934[13]), sind u. a.[14]) die Beschaf-

---

[7]) Den Rahmen der Beschaffung von Textilien, Werkstoffen aus Faserstoffen sowie Leder und Lederwaren haben wir bereits in den einleitenden Ausführungen (Anlage 2, Abschn. 12) und in dem Abschn. 200123 „Werkstoffe", S. 41 ff. wiedergegeben. Wir verweisen auf die dortigen zahlenmäßigen Angaben über die laufenden jährlichen Beschaffungen.

[8]) RGBl. I S. 713. Näheres hierzu vgl.: Pfundtner-Neubert a. a. O., Gruppe III a[5], S. 1 ff.

[9]) RGBl. I S. 788. Näheres vgl.: Pfundtner-Neubert a. a. O.

[10]) RGBl. I S. 818. Näheres vgl.: Pfundtner-Neubert a. a. O.

[11]) RGBl. I S. 561. Näheres vgl.: Pfundtner-Neubert a. a. O., S. 17.

[12]) Näheres über die Lederwirtschaft vgl.: Verordnung zur Durchführung der Verhinderung von Preissteigerungen auf dem Gebiet der Lederwirtschaft vom 20. April 1934. (RGBl. I S. 318). Pfundtner-Neubert a. a. O., Gruppe III c[3], S. 9/10. Zweite Verordnung zur Verhinderung von Preissteigerungen auf dem Gebiet der Lederwirtschaft vom 14. November 1934 (RGBl. I S. 1162). Pfundtner-Neubert a. a. O., Gr. III e[13] S. 3. Dritte Verordnung zur Verhinderung von Preissteigerungen auf dem Gebiet der Lederwirtschaft (Dritte Lederpreisverordnung) vom 4. April 1935 (RGBl. I S. 505). Pfundtner-Neubert a. a. O., S. 37.

[13]) RGBl. I S. 768. Näheres vgl.: Pfundtner-Neubert, Gr. III a[6], S. 1 ff. Vgl. auch Abschn. 23111, S. 276 ff. der vorliegenden Abhandlung.

fungsstellen der DR verpflichtet, vor Erteilung von Aufträgen, zu deren Ausführung der Auftragnehmer Wolle, Baumwolle, Jute, Hanf, Flachs, Felle, Häute oder hieraus hergestellte Halbfertigwaren[15]) verwenden muß, die Einwilligung der „Reichsausgleichsstelle für öffentliche Aufträge" einzuholen[16]). Die Einholung obliegt also nicht unmittelbar den Lieferfirmen, sondern den zuständigen Beschaffungsstellen, und zwar auf dem Wege über die HV. Die Einwilligung der Reichsausgleichsstelle ist nicht nur bei der unmittelbaren Beschaffung von Textilien und Leder erforderlich, sondern auch bei der Vergebung von Fahrzeugen und deren Zubehör, obwohl der Wert der hierbei benötigten Faserstoffe nur sehr geringfügig ist[17]). Den Auftragnehmern muß die Einwilligung der Reichsausgleichsstelle gleichzeitig mit der Auftragserteilung vorgelegt werden[18]). Die Beschaffungsstellen sind verpflichtet, den Auftragnehmern bei Erteilung des Auftrages die Beimischung von Kunstwolle oder Kunstspinnfasern in einem durch die Reichsausgleichsstelle für öffentliche Aufträge zu bestimmenden Umfang vorzuschreiben[19]); möglich sind hierbei jedoch auch Ausnahmen, wie z. B. eine Änderung über das Gerbverfahren für die bei öffentlichen Beschaffungen zu verwendenden Felle und Häute[20]).

In § 3 der Faserstoffverordnung ist vorgesehen, daß der Reichswirtschaftsminister bei außergewöhnlichen Fällen für Aufträge der öffentlichen Hand eine Verlängerung der für die Textilindustrie angeordneten Höchstarbeitszeit von 36 Stunden in der Woche zulassen kann[21]).

Es ist vielfach von Lieferfirmen versucht worden, solche Dringlichkeitsbescheinigungen von den Beschaffungsstellen der DR zu ver-

---

[14]) Erfaßt werden sämtliche Beschaffungsstellen des Reiches, der Länder, der Gemeinden, Gemeindeverbände usw. Näh. vgl.: Pfundtner-Neubert a. a. O., S. 2.

[15]) Bedeutet Lederwaren.

[16]) Es sei hier anmerkungsweise gesagt, daß die öffentlichen Beschaffungsstellen ungünstiger dastehen als Privatpersonen, da letztere vor Erteilung von Aufträgen, zu deren Ausführung Faserstoffe oder Leder verwendet werden, keiner Einwilligung der Ausgleichsstelle bedürfen. Durch die Faserstoffverordnung sind aber die Beschaffungsstellen der öffentlichen Hand bewußt dazu veranlaßt werden, bei der sparsamen Verwendung dieser Erzeugnisse beispielgebend voranzugehen und solche Beschaffungen nur in den Fällen durchzuführen, in denen wirklich ein dringender Bedarf vorliegt und die Heranziehung eines bodenständigen Stoffes nicht möglich ist.

[17]) Die Reichsausgleichsstelle hat der HV für verschiedene Faserstoffe „Generalermächtigungen" erteilt; z. B. für Bindfaden, Gepäcknetze, Bezüge, Plüschpolster usw.

[18]) Die Verträge werden von der HV mit folgendem Vermerk versehen: „Die Reichsausgleichsstelle für öffentliche Aufträge hat dem Kauf zugestimmt".

[19]) § 42 der Verordnung über die Vergebung öffentlicher Aufträge.

[20]) Näheres Pfundtner-Neubert a. a. O., S. 4.

[21]) Näheres Pfundtner-Neubert a. a. O., Gr. III a^5, S. 7 und $18a^1$.

langen. Diese konnten aber nicht erteilt werden, da nach den Bestimmungen des Gesetzes an der strengen Durchführung der 36 Stunden-Woche in der Textilindustrie unbedingt festgehalten werden muß. Bei der Umstellung der Beschaffungsstellen auf das Verfahren mit der Reichsausgleichsstelle für öffentliche Aufträge ist es jedoch vorgekommen, daß hier und da die Bestimmungen nicht genau eingehalten bzw. falsch verstanden wurden. Die HV hat daher den Beschaffungsstellen untersagt, Dringlichkeitsbescheinigungen auszustellen und hat veranlaßt, daß auch die Lieferfirmen von der Aussichtslosigkeit solcher Aufträge verständigt werden[22]).

Vom Reichswirtschaftsminister sind nach Erlaß der Verordnung über die Vergebung öffentlicher Aufträge gewisse Erleichterungen in den Bestimmungen für die Beschaffungsstellen der öffentlichen Hand — und damit auch für die Beschaffungsstellen der DR — zugelassen worden. Für alle Erzeugnisse der elektrischen Maschinenindustrie und für alle isolierten Leitungen und Kabel ist nachgelassen, daß für den Textilbedarf zur Herstellung dieser elektrischen Maschinen und Leitungen Sondergenehmigungen der Reichsausgleichsstelle eingeholt werden müssen. Die Bewirtschaftung der erforderlichen Textilien ist nunmehr besonderen Stellen der Elektroindustrie übertragen worden, die dem Reichswirtschaftsministerium für die sachgemäße Verwendung verantwortlich sind.

bb. Metallbewirtschaftung[23]).

Die Überwachungsstelle für unedle Metalle[24]), die an Stelle der Devisenstellen Organ für die Devisenbewirtschaftung geworden ist[25]), erteilt, soweit die Bezahlung der Einfuhr in Frage steht, Devisenbescheinigungen. Nur wer im Besitz einer solchen Devisenbescheinigung ist, kann damit rechnen, daß er die Möglichkeit zur Bezahlung der Einfuhr erhält.

---

[22]) Verfügung 71 Y Stwl vom 14. September 1934.

[23]) Ueber den Rahmen der jährlichen Beschaffungen von Metallen vgl. Abschn. 12, Anlage 2, S. 19, Abschn. 200123 „Werkstoffe", S. 41 und Abschn. 2320, S. 291.

[24]) Erfaßt werden alle unedlen Metalle, außer Stahl und Eisen, für die eine besondere Ueberwachungsstelle eingerichtet ist. Vgl. Uebersicht der Ueberwachungsstellen auf S. 295 der vorl. Abhandlung. Die Ueberwachungsstelle für unedle Metalle wurde als erste Ueberwachungsstelle auf Grund der erwähnten Verordnung vom 22. März 1934 gegründet.

[25]) § 3 des Gesetzes über die Devisenbewirtschaftung vom 4. März 1935 (RGBl. I S. 106) in der Fassung der Verordnung über die Einführung der Gesetzgebung über die Devisenbewirtschaftung und den Zahlungsverkehr mit dem Ausland im Saarland vom 23. Februar 1935 (RGBl. I S. 278). Danach sind für die Aufgaben der Devisenbewirtschaftung, soweit sie den Warenverkehr betreffen, der Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung auch die Ueberwachungsstellen zuständig, die auf Grund der Verordnung über den Warenverkehr vom 4. September 1934 tätig werden. (Vgl. Anm. in Fußn. 1, S. 295).

Für die praktischen Bedürfnisse der DR ist zu unterscheiden zwischen der Beschaffung von:

aa'. Erzeugnissen (Lokomotiven, Maschinen, Eratzstücken für Fahrzeuge u. dgl. m.) in denen Roh-Metalle und deren Legierungen verarbeitet sind, und

bb'. unverarbeiteten Metallen (Barren, Blöcken, Kathoden usw.).

Im Falle aa'. hat die DR keine Verpflichtung, eine Bedarfsbescheinigung bei der Überwachungsstelle für unedle Metalle zu beantragen. Das ist vielmehr Sache derjenigen Betriebe, die die Roh-Metalle oder ihre Legierungen in erster Stufe verarbeiten.

Im Falle bb'. ist eine Bedarfsbescheinigung einzuholen, da nach der Anordnung 9 der Überwachungsstelle für unedle Metalle vom 30. Juli 1934[26]) Blei, Kupfer, Nickel, Zink und Zinn in Form von Roh-Metall, raffiniertem Metall, Remdted-Metall sowie ihre Legierungen (in unverarbeitetem Zustand) nur noch gegen Bedarfsbescheingung geliefert werden dürfen.

Die Anträge auf Ausstellung von Bedarfsbescheinigungen sind jeweils bis zum 25. eines jeden Monats für den nächsten Monat zu stellen. Um den Schriftverkehr mit der Überwachungsstelle für unedle Metalle — gilt im Übrigen für alle Überwachungsstellen — möglichst zu beschränken, ist den Beschaffungsstellen der DR jeder Schriftwechsel mit der Überwachungsstelle untersagt. Alle Vereinbarungen und Verhandlungen grundsätzlicher Art, die mit den Überwachungsstellen nötig sind, werden unter Mitwirkung des Reichswirtschaftsministeriums von der Finanzabteilung der HV geführt. Die Beschaffungsstellen erhalten sodann nur kurze Anweisungen, nach denen sie sich zu richten haben. Das Verfahren zur Einholung der erforderlichen Genehmigung ist ebenfalls vereinfacht. Meldungen einzelner Beschaffungsstellen über Bestands- und Verbrauchsziffern an die Überwachungsstelle unterbleiben und werden durch entsprechende Angaben aus den Übersichten der Finanzabteilung ersetzt. Den Beschaffungsstellen werden jeweils am Anfang des der Bedarfsmeldung folgenden Monats die Genehmigungen der Überwachungsstelle zugestellt; die Firmen können sodann auf die Bestellscheine der Beschaffungsstellen liefern, und zwar sofort aus ihren Vorräten und meistens innerhalb kurzer Fristen für den Fall, daß im Rahmen der Devisenzuteilung der Kauf aus dem Ausland möglich ist.

Anfangs 1935 konnte das oben bezeichnete Verfahren durch ein vereinfachtes Verfahren vierteljährlicher Meldungen teilweise ersetzt werden.

Neben der Erteilung der Bedarfsbescheinigungen für die Beschaffung unedler Metalle, erstrecken sich die weiteren Anordnungen[27]) der

---

[26]) Reichsanzeiger No. 176 vom 31. Juli 1934.

[27]) Vgl. hierzu die grundlegende Anordnung 10 der Reichsbeauftragten der Ueberwachungsstelle für unedle Metalle vom 15. August 1934 (Reichsanzeiger No. 190 vom 16. August 1934) und die folgenden Anordnungen (jeweils im Reichsanzeiger veröffentlicht).

Überwachungsstelle für unedle Metalle auf das Verbot der Verwendung von Kupfer bei elektrischen Freileitungen mit Ausnahme der Fahrleitungen elektrischer Bahnen, umfassen weiter das Verbot der Verwendung von Kupfer für Niederspannungsleitungen in Ortsnetzen und für Mittelspannungsleitungen von mehr als 25 mm², ferner für alle Freileitungen und isolierte Leitungen für Starkstrom bis zu 10 mm² herab und für Hochspannungskabel bis zu 25 mm² herab[28]). In allen diesen Fällen wird bei der DR Aluminium als Heimstoff verwendet.

Zur Ersparung von Zinn darf nur noch mit 40%iger Zinnlegierung verzinnt und gelötet werden[29]). Bei Quecksilber erstreckt sich die Einschränkung vorerst auf das Verbot der Herstellung von Zinnober und der Verwendung von Quecksilbersalz zur Tränkung von Holz[30]). Die DR verwendet hier Zusätze bei der Teerölträänkung der Holzschwellen.

Das Verordnungswerk über unedle Metalle ist schon sehr weit fortgeschritten, aber noch keineswegs abgeschlossen. Ein technischer Beirat und ein Umstell-Normenausschuß, mit denen die DR in enger Gemeinschaftsarbeit steht, arbeiten weiter an der planmäßigen Umstellung des Verbrauchs von ausländischen Nichteisenmetallen auf Heimstoffe.

Abschließend zu den Ausführungen über die Metallbewirtschaftung, sei im folgenden an einem Beispiel gezeigt, in welchem Umfang bei der DR bereits versuchsweise Heimstoffe verwendet werden: Es handelt sich hierbei um einen Teil der im Jahre 1935 bestellten Lokomotiven[31]):

a. Die Messingschilder sind durch Aluminiumschilder ersetzt.
b. Für Feuerbuchsen und Stehbolzen aus Kupfer soll Stahl verwendet werden; ebenso an Stelle der meisten Kupferrohre.
c. Die früheren Rotgußarmaturen sind weitestgehend durch hochwertige Gußeisen, Temperguß und andere devisensparende Stoffe ersetzt.
d. Die Achs- und Stangenlager — bisher aus Rotguß mit dickem Weißmetallguß — sollen künftig aus Stahl mit dünner Auskleidung aus Rotguß und Weißmetall bestehen.
e. Die Buchsen im Steuergußgestänge waren früher aus Gußbronze mit einem Zinngehalt von 14% gefertigt, sollen künftig aus geschleudertem Rotguß hergestellt werden.
f. Die Tragbuchsen aus Rotguß[32]) mit dickem Metallausguß werden künftig aus Stahl mit einer dünnen Einlage aus Rotguß und Weißmetall gefertigt.

Die Gesamtwirkung dieser Umstellungsmaßnahmen auf Heimstoffe geht aus nachstehender Übersicht hervor:

---

[28]) Weitere Kupferersparnisse bringt das Verbot von Kupfer für Blitzableiter, Stromabnehmer, Antennen, Wasserleitungen usw.
[29]) Vgl. Anordnung 10 a. a. O. und die folgenden Anordnungen.
[30]) Vgl. Anordnung 10 a. a. O. und die folgenden Anordnungen.
[31]) Unterlagen des Reichsbahn-Zentralamtes für Maschinenbau.
[32]) Der bereits erwähnte Rg 9.

Für eine Lokomotive	früher	heute
Kupfer	5 000 kg	50 kg
Weißmetall	2 900 kg	530 kg
Rotguß (Rg 9)	190 kg	48 kg

Ferner sollen 160 kg Messing und 57 kg Gußbronze mit 14% Zinngehalt (Gbz 14) gespart werden.

Bei dieser Feststellung ist selbstverständlich zu berücksichtigen, daß es sich um einen weitgespannten Versuch handelt und demnach noch nicht feststeht, ob auf die Dauer die Lokomotiven unter Einbau der genannten Heimstoffe den Anforderungen des Betriebes gerecht werden können.

Zu Beginn unserer einleitenden Ausführung bezeichneten wir unter b. den Ausbau des Devisenschein-Verfahrens als zweite Zielsetzung des „Neuen Planes". Hierzu gehören als gesetzliche Grundlagen das bereits angeführte Gesetz über die Devisenbewirtschaftung vom 4. Februar 1935 in der Fassung der Verordnung über die Einführung der Gesetzgebung über die Devisenbewirtschaftung und den Zahlungsverkehr mit dem Ausland im Saarland vom 23. Februar 1935[33]), die Durchführungsverordnung zum Gesetz über die Devisenbewirtschaftung vom 4. Februar 1935[34]) in der obengenannten Fassung vom 23. Februar 1935, die Verordnung zur Devisenbewirtschaftung (Richtlinien für die Devisenbewirtschaftung) vom 4. Februar 1935[35]) in der Fassung der ersten Verordnung zur Änderung der Richtlinien für die Devisenbewirtschaftung vom 25. Februar 1935[36]) und schließlich das Gesetz über Zahlungsverbindlichkeiten vom 9. Juni 1933[37]) in der erstgenannten Fassung vom 23. Februar 1935.

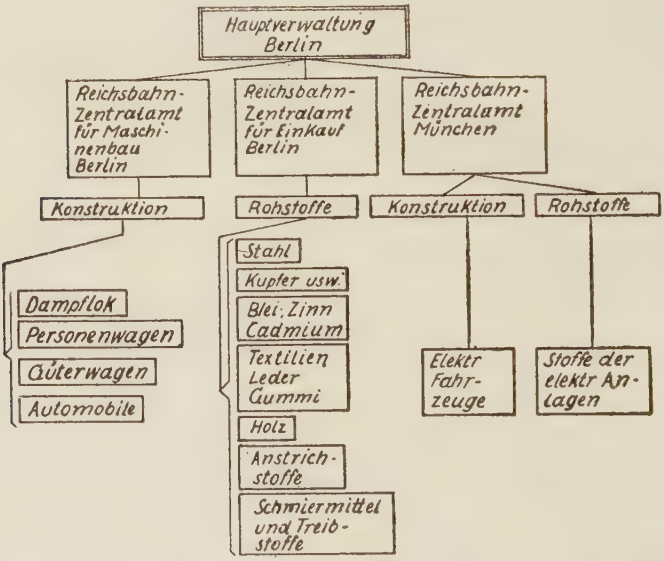
Aus dem weiter oben zu der Metallwirtschaft erwähnten Bereich der Überwachungsstelle für unedle Metalle und damit auch der übrigen Überwachungsstellen über das Gebiet der eigentlichen Überwachung hinaus auf die Devisenbewirtschaftung, soweit sie den Warenverkehr betrifft, und auf die Verbrauchsregelung der überwachten Waren ersieht man, daß im Mittelpunkt des „Neuen Planes" die deutsche Handelsbilanz steht. Daraus ergibt sich die Forderung, daß die DR bei allen Beschaffungen im Interesse der Devisenlage, und damit der Handelsbilanz, eine Belastung der Devisenwirtschaft in vertretbaren Grenzen halten muß. Die Überwachung der Devisenbedürfnisse und die Zuweisung der Devisen an die einzelnen Beschaffungsstellen erfolgt zentral für das Reichsbahngebiet durch die Finanzabteilung der HV, der auch, wie wir bereits aus-

---

[33]) Vgl. Anm. in Fußn. 25, S. 298.
[34]) RGBl. I S. 114. Näheres vgl.: Pfundtner-Neubert a. a. O., Gr. III d[4], S. 59 ff.
[35]) RGBl. I S. 119.
[36]) RGBl. I S. 282. Näheres vgl.: Pfundtner-Neubert a. a. O., S. 75.
[37]) RGBl. I S. 349. Näheres vgl.: Pfundtner-Neubert a. a. O., S. 121 ff.

führten, die Einholung der Genehmigung der Überwachungsstellen obliegt. Der jährliche Gesamtdevisenaufwand für die Beschaffungen von Stoffen, Ersatzstücken, Geräten und Fahrzeugen erreicht nach Berechnungen der Finanzabteilung einen Betrag von 25—30 Mio RM[38]). Unmittelbar in Devisen hat die DR die Beschaffungen in Polen und Danzig zu bezahlen. Im übrigen stammen die Lieferungen an Auslandserzeugnissen an die DR von deutschen Firmen; sie werden daher von der DR in Reichsmark bezahlt, erfordern also nur mittelbar Devisen.

Die DR hat von sich aus, um die Maßnahmen des „Neuen Planes" erfolgreich durchzuführen, besondere Arbeitsgemeinschaften für die einzelnen Rohstoffgebiete gebildet, die aus der folgenden Darstellung (Anlage 22, S. 302) zu ersehen sind[39]). Danach sind insgesamt acht Rohstoffgemeinschaften und fünf Konstruktionsgemeinschaften tätig. Die Arbeitsgemeinschaft für Stoffe für elektrische Anlagen und die Arbeitsgemeinschaft für elektrische Fahrzeuge sind dem Reichsbahn-Zentralamt München angegliedert; im übrigen gehören die Arbeitsgemeinschaften zu dem RZE und die Konstruktionsgemeinschaften zu dem Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau.



Arbeitsgemeinschaften für Rohstoffragen bei der Deutschen Reichsbahn.

Anlage 22.

---

[38]) Der Betrag enthält den mittelbaren und unmittelbaren Devisenaufwand.

[39]) Nach Unterlagen der HV zusammengestellt.

Jede dieser Arbeitsgemeinschaften besteht aus einigen erfahrenen Beamten, und zwar die Rohstoffgemeinschaften aus einem Einkäufer und Fachleuten des betreffenden Rohstoffgebietes; die Konstruktionsgemeinschaften aus dem für das bereffende Arbeitsgebiet zuständigen Konstrukteur, aus einem erfahrenen Fachmann des Werkstättenwesens und einem solchen der Betriebsdurchführung. Die Zusammenarbeit der Konstruktions- und Rohstoffgemeinschaften ist in der Weise geplant, daß die Rohstoffgemeinschaften grundsätzlich ihr Arbeitsgebiet auf die Möglichkeiten der Einführung von Heimstoffen durcharbeiten und bei den Konstruktionsgemeinschaften jeweils die entsprechenden Vorschläge machen. Die letzteren prüfen darauf hin die Konstruktionen auf die vorgeschlagene Ersatzmöglichkeit. Die Entscheidungen werden dann von beiden Arbeitsgemeinschaften gemeinsam getroffen.

Die bezeichneten Maßnahmen geben für eine durchgreifende Umstellung auf Heimstoffe, wo dies auch immer vertretbar ist, eine sichere Grundlage. Um nun auch darüber hinaus die Mitarbeit der gesamten Gefolgschaft der DR bei dieser Umstellungsarbeit anzuregen, hat der Generaldirektor, Dr. Dorpmüller, die Präsidenten der RBD'en und die Leiter der Reichsbahn-Zentralämter ermächtigt[40]), für beachtliche Vorschläge zur Ersparnis von ausländischen Stoffen und zur Einführung von Heimstoffen, Belohnungen zu verteilen.

So sehen wir, daß die DR in den Grenzen des Möglichen bestrebt ist, auf allen wichtigen Rohstoffgebieten die Einführung vollwertiger Heimstoffe zielbewußt voranzutragen. Die volkswirtschaftlichen Interessen, um damit wieder an die einführenden Darlegungen anzuknüpfen, verlangen von ihr, daß sie dazu beiträgt, das Aufbauwerk der nationalen Wirtschaftspolitik sicherzustellen, und im Sinne der Worte ihres Generaldirektors, Dr. Dorpmüller, anläßlich der Ausstellung „100 Jahre Deutsche Eisenbahnen", „würdig der hundertjährigen Berufsgeschichte, sich vorwärtsstrebend auch in Zukunft in den Dienst des deutschen Volkes und Vaterlandes und seines großen Führers stellt".

---

[40]) Verfügung vom 24. Dezember 1934.

3 Anhang.

30. Literaturverzeichnis.

300. Buchliteratur.

Acworth, W. M.: Grundzüge der Eisenbahn-Wirtschaftslehre. Berlin—Wien 1926.

Baumann, H.: Deutsches Verkehrsbuch. Berlin 1931.

Benda, E.: Das Abrechnungswesen in der Waggonindustrie. Diss. Frankfurt 1933.

Borgh, van der: Das Verkehrswesen. 3. Auflage. Leipzig 1925.

Buxbaum, B.: Der Einkauf in der Metallindustrie. VDI-Verlag, Berlin 1931.

Calmes, A.: Der Fabrikbetrieb. Leipzig 1922.

Couvé: Grundlagen der wirtschaftlichen Behördenarbeit. Diwiv-Blätter, H. 9, Berlin 1932.

Czekalla, H.: Die Einkaufsabteilung. Lindes kaufmännische Bücherei, Bd. VII, Berlin—Wien 1925.

Findeisen, F.: Beschaffungstheorie. Archiv für die Fortschritte betriebswirtschaftlicher Forschung und Lehre. 1. Bd., Stuttgart 1924.

Gärtner, W.: Das behördliche Beschaffungswesen. Beiträge zur technischen Verwaltungsreform, H. 6, Berlin 1928.

Giese, K.: Hauptfragen der Reichsbahnpolitik. Berlin 1928.

Hammer, G.: Die Deutsche Reichsbahn als Auftraggeberin der deutschen Wirtschaft. Berlin 1932.

HV der DR: Wirtschaftsführung und Finanzwesen der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1934.

Heinrich: Eisenbahnbetriebslehre. Berlin 1933.

Hellauer, J.: Handelsverkehrslehre. „Die Handelshochschule", Bd. 1, Kap. IV.

— „ —: Kalkulation in Handel und Industrie. 1. Auflage, Berlin—Wien 1931.

— „ —: Kaufverträge in Warenhandel und Industrie. Bücherei der praktischen Betriebsführung, Bd. 1. Berlin—Wien 1927.

— „ —: Nachrichten und Güterverkehr. 1. Aufl., Berlin—Wien 1930.

— „ —: System der Welthandelslehre. 1. Bd., 1. Teil, 8. Aufl., Berlin 1920.

Hoff: 25 Jahre Eisenbahnverwaltungsordnung. Berlin 1929.

Hoff-Kumbier-Anger: Jahrbuch für Eisenbahnwesen. Berlin 1927.

Kalveram, W.: Betriebswirtschaftliche Rationalisierung. „Die Handelshochschule", Ergänzungsband, Kap. IX, Berlin—Wien 1931.
— „ —: Finanzierung. „Die Handelshochschule", Bd. 1, Kap. VIII, Berlin—Wien 1928.
Koch, L.: Die Zuständigkeit der Beschaffungsstellen im Verwaltungsbereich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Berlin 1927.
Leibbrand: Fortschritte und Probleme in der Rationalisierung des Reichsbahnbetriebs. Leipzig 1930.
Linden, W.: Eisenbahn und Konjunktur. Karlsruhe 1926.
Mayer, J.: Das Beschaffungswesen der Behörden. T. H. Berlin 1931 (im Auszug).
Moll, Br.: Die Finanzpolitik der Reichsbahn. Bd. XI der Probleme des Geld- und Finanzwesens. Leipzig 1931.
Pirath, C.: Die Eisenbahnen und ihre Stellung in der neuzeitlichen Entwicklung der Verkehrsmittel. Stuttgart 1927.
— „ —: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. Berlin 1934.
RKW: Einkauf und Lagerwesen. Herausgegeben vom Ausschuß für wirtschaftliche Verwaltung. RKW-Veröffentlichung No. 39, Leipzig 1928.
— „ —: Handbuch der Rationalisierung. Berlin—Wien 1932.
Röll, von: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. 2. Aufl., Berlin—Wien 1912—1923.
Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, ihr Aufbau und ihr Wirken. Berlin 1931.
Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. 2. Aufl., Berlin 1922.
Schmalenbach, E.: Grundlagen der Selbstkostenrechnung und Preispolitik. 5. Aufl., Leipzig 1930.
Schmidt, F.: Betriebswirtschaftliche Konjunkturlehre. „Die Handelshochschule", Ergänzungsband, Kap. X, Berlin—Wien 1932.
— „ —: Kalkulation und Preispolitik. 1. Aufl., Berlin—Wien 1930.
Stahn, P.: Die Grundzüge der Verwaltung sowie des Haushalts- und Finanzwesens der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Breslau 1925.
Wagemann, E.: Zwischenbilanz der Krisenpolitik, eine international vergleichende konjunkturpolitische Studie. Berlin 1935.
Wulf-Zeitler: Reichsbahn-Handbuch, Jahrg. 1933.

301. Zeitschriftenaufsätze.

Anger: Die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn. RB 1935, Sonderausgabe vom 14. Juli 1935, S. 52 ff.
— „ —: Stand und Ziel der Fahrzeugwirtschaft der Deutschen Reichsbahn. RB 1933, H. 16, S. 315 ff.
Baumann, H.: Die Deutsche Reichsbahn im Rahmen der Wirtschaft. TuW, Jahrg. 1924, H. 19, S. 220 ff.
— „ —: Die Eisenbahnen in der neuzeitlichen Verkehrsentwicklung. VW, Jahrg. 1934, H. 49/50, S. 647 ff.

Burg: Länderansprüche auf Reichsaufträge? Der deutsche Volkswirt, 5. Jahrg., No. 24, S. 781 ff.

Ditgen: Konjunktur und Eisenbahn. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1928, S. 403 ff, S. 687 ff und S. 923 ff.

Dörfel: Wirtschaftlichkeit und Rentabilität im Eisenbahnwesen. ZfV, Jahrg. 1928, H. 2, S. 33 ff.

Dorpmüller, J.: Das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Deutschen Reichsbahn. RB 1926, H. 47.

— „ —: Die Rationalisierung bei der Reichsbahn. VW, Jahrg. 1928, H. 1, S. 1 ff.

— „ —: Die Reichsbahn als Käufer. RB 1929, H. 13, S. 265 ff.

— „ —: Die Reichsbahn in ihrer Verbundenheit zu Wirtschaft und Staat. RB 1929, H. 21, S. 426.

— „ —: Schwebende Reichsbahnfragen. ZVDEV, Jahrg. 1930, H. 14, S. 379 ff.

— „ —: Zur Lage der Reichsbahn. RB 1930, H. 18, S. 383 ff.

Falter, E.: Der kalkulatorische Betriebsvergleich im Waggonbau. Die Betriebswirtschaft, Jahrg. 1930, H. 4, S. 100 ff, H. 5, S. 145 ff.

Gehr: Die neue Verdingungsvorschrift. RB 1930, H. 1, S. 33 ff.

Haberland, P.: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als Arbeitgeberin und Auftraggeberin innerhalb der deutschen Wirtschaft. ZfB, Jahrg. 1934, H. 4, S. 515 ff.

Hammer, G.: Die Deutsche Wagenbau-Vereinigung. Glasers Annalen, Sonderausgabe vom 1. Juli 1930.

— „ —: Das Einkaufswesen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. TuW, Jahrg. 1931, H. 4, S. 83 ff.

— „ —: Kooperative Rationalisierung. TuW, Jahrg. 1932, H. 1, S. 7 ff.

— „ —: Die Reichsbahn im Kampf gegen die Arbeitslosigkeit. Deutsche Technik, Jahrg. 1934, H. 5 und H. 6, S. 440 ff und S. 492 ff.

— „ —: Reichsbahn und Wirtschaft. RB 1935, Sonderausgabe vom 14. Juli, S. 67 ff.

Hellwig, A.: Betriebsvergleiche in der Schraubenindustrie. ZHF, Jahrgang 1930, H. 5, S. 234.

Jäger: Finanzfragen im Beschaffungswesen. ZVMEV, Jahrg. 1933, H. 26/27, S. 537 ff und S. 557 ff.

Keil: Das Einkaufswesen der preußisch-hessischen Staatsbahnen. ZHF, Jahrg. 8, S. 241 ff.

Kittel: Das Gesetz über die Reichsautobahnen. RB 1933, H. 28, S. 602 ff.

— „ —: Die neue Organisation der Deutschen Reichsbahn. RB 1933, H. 41, S. 844 ff.

— „ —: Der Aufbau und die Organisation der Deutschen Reichsbahn. RB 1935, Sonderausgabe vom 14. Juli, S. 122 ff.

Kleinmann: Die Personal- und Sozialpolitik der Deutschen Reichsbahn. RB 1935, Sonderausgabe vom 14. Juli, S. 38 ff.

Koch: Das Beschaffungswesen der Deutschen Reichsbahn. ZfV, Jahrg. 1925, H. 2, S. 72 ff.

Küchler: Einheitliche Nummerung der Geschäftsstellen der Deutschen Reichsbahn. Der Eisenbahnfachmann, Jahrg. 1933, H. 32, S. 228.

Kühne: Ausbau und Arbeiten der mechanischen Versuchsanstalt des Reichsbahn-Zentralamts für Einkauf. RB 1931, H. 32, S. 743 ff.

Die Aufgaben der Erhaltungswirtschaft der Deutschen Reichsbahn. VW, Jahrg. 1935, H. 1, S. 1 ff.

Die Arbeit in den Reichsbahnwerkstätten. RB 1935, Sonderausgabe vom 14. Juli, S. 71 ff.

Leibbrand: Die Fortschritte und Probleme in der Rationalisierung der Reichsbahnbetriebe. ZVDEV, Jahrg. 1930, H. 15, S. 387 ff.

Lindermayer: Das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsbahn und die deutsche Wirtschaft. TuW, Jahrg. 1932, H. 3, S. 58 ff.

— „ —: Das Materialbeschaffungswesen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Jahrbuch für Eisenbahnwesen, Berlin 1927, S. 517 ff.

— „ —: Die nationale Rohstoffwirtschaft und die deutsche Reichsbahn. Glasers Annalen, Bd. 116, H. 5 und 6, S. 35 ff und S. 43 ff. (Jahrg. 1935).

Mantey: Die öffentliche Faserstoff-, Leder- und Metallbewirtschaftung, insbesondere in ihren Beziehungen zur Deutschen Reichsbahn. ZVMEV, Jahrg. 1934, H. 40, S. 710 ff.

— „ —: Die Einkaufsorganisation der Reichsbahn . ZVMEV, Jahrg. 1935, H. 43, S. 761 ff.

— „ —: Marktordnungs- und Verdingungsgrundsätze. ZVMEV, Jahrg. 1935, H. 31 und 32, S. 655 ff und S. 677 ff.

— „ —: Verdingungsgrundsätze der Reichsbahn. ZVMEV, Jahrg. 1935, H. 11, S. 222 ff.

Mellerowicz: Grundlagen rationeller Verkehrsorganisation. Wirtschaftsheft 8 der „Frankfurter Zeitung" (1932).

Meyer: Eisenbahnbilanzen und Eisenbahnwirtschaft. ZfV, Jahrg. 1930, H. 1, S. 1.

Möller: Die Arbeitsbeschaffung der Reichsbahn unter besonderer Berücksichtigung Ostpreußens. ZVMEV, Jahrg. 1934, H. 42, S. 737 ff.

Mohr: Die Einführung des Lochkartenverfahrens bei der Stoffbeschaffung im Buchungs- und Kontrollwesen. RB 1925, H. 23, S. 177 ff.

Müller: Der Oberbau der Reichsbahn in der Nachkriegszeit. RB 1930, H. 38, S. 1005 ff.

Philipp: Die Rationalisierung in der deutschen Waggonindustrie. Sonderdruck der DWV. Berlin 1930.

— „ —: Der Lohnanteil im Waggonbau. RB 1932, H. 13, S. 316 ff.

Pirath: Neuzeitliche Betriebswirtschaft im Eisenbahnbetrieb. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1926, S. 831 ff.

— „ —: Ziele und Wege der Eisenbahnbetriebswirtschaft. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1928, S. 523.

Prang: Methoden der inneren Finanzwirtschaft bei der Deutschen Reichsbahn. RB 1935, H. 20, S. 410 ff.

— „ —: Die Wirtschaftsführung der Deutschen Reichsbahn. RB 1935, Sonderausgabe vom 14. Juli, S. 83 ff.

Riedel: Lochkartenverfahren und Nummernbezeichnung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Organisation, Jahrg. 1926, H. 3, S. 67 ff.
— „ —: Nummernsysteme bei der Deutschen Reichsbahn. ZVMEV, Jahrg. 1933, H. 17, S. 354 ff.
Röbe: Die Investierungspolitik der Reichsbahn. RB 1932, H. 19, S. 458 ff.
— „ —: Arbeitsbeschaffungsprogramme der Deutschen Reichsbahn. RB 1933, H. 28, S. 606 ff.
— „ —: Buchungsgrundsätze und Bilanz bei der Deutschen Reichsbahn. RB 1933, H. 4, S. 66 ff.
— „ —: Die Bautätigkeit der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1935. RB 1935, Sonderausgabe vom 14. Juli, S. 75 ff.
Rudolphi: Reichsbahn und Reichsautobahnen. RB 1935, Sonderausgabe vom 14. Juli, S. 126 ff.
Sandig: Grundriß der Beschaffung. Die Betriebswirtschaft, Jahrg. 1935, H. 8, 9 und 10, S. 175 ff, S. 196 ff und S. 228 ff.
Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, ihr Aufbau und ihr Wirken. RB 1931, H. 14, S. 340 ff.
Siemens: Die Lage der Reichsbahn. RB 1929, H. 32, S. 527 ff.
— „ —: Wirtschaft und Reichsbahn. RB 1929, H. 49, S. 1033.
Stegner: Verkehrs-Kredit-Bank und Reichsbahn. RB 1935, H. 11, S. 338 ff.
Steuernagel: Konjunkturforschung und Eisenbahn. RB 1932, H. 4, S. 99 ff.
Telemann: Die Kohlenbeschaffung bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. RB 1926, H. 22, S. 353 ff.
Vogt: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als Glied der deutschen Wirtschaft. VW, Jahrg. 1925, S. 25 ff, S. 40 und 56, H. 3, 4 und 5.
— „ —: Die Brennstoffwirtschaft der Deutschen Reichsbahn. Verkehrstechnik, Jahrg. 1926, H. 22, S. 535 ff.
— „ —: Die Reichsbahn in der deutschen Volkswirtschaft, insbesondere ihr Verhältnis zu den übrigen Verkehrsmitteln. ZVDEV, Jahrg. 1930, H. 21, S. 549 ff.

302. Sonstiges Quellenmaterial.

Allgemeine Bedingungen für die Ausführung von Leistungen (ausgenommen Bauleistungen) (ABL).
Geschäftsbericht 1934 der DWV.
Geschäftsberichte der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die Geschäftsjahre 1925 bis 1934 (Weißbuch).
Geschäftsberichte der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für die Geschäftsjahre 1925 bis 1932 (Blaubuch).
Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. (Reichsbahngesetz) nebst Anlagen (Satzung). RGBl. II, No. 32.
Gesetz vom 30. März 1930 zur Aenderung des Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz). RGBl. II, S. 777 ff.

Merkbuch für Werkstoffe. Berlin 1932.
Nummernverzeichnis der Reichsbahn-Direktionen. Berlin 1933.
Reichsbahnvertrag vom 16. Febr. 1932. (DWV, Berlin).
Reichsbahnvertrag vom 16. Febr. 1932. (DWV, Berlin).
Richtlinien für die Aufstellung von Nachkalkulationen für die Reichsbahn. (DWV, Berlin).
Vertrag zwischen dem RZE und dem Oberbauschrauben-Verband vom Febr. 1931.
Verzeichnis der Lieferer und Käufer, mit denen das Reichsbahn-Zentralamt für Einkauf in Geschäftsverbindung steht. Berlin 1931.
Verzeichnis der Schreib- und Zeichenstoffe. Berlin 1931.
Verzeichnis der Abnahmeämter. Berlin 1932.
Verzeichnis der Oberbaustoffe. Berlin 1932.
Verzeichnis der Stoffe für elektrische Anlagen. Berlin 1932.
Verzeichnis der Baustoffe und Bauteile nebst Sortenverzeichnis. Berlin 1933.
Verzeichnis der Betriebsstoffe. Berlin 1933.
Verzeichnis der Werkstoffe. Berlin 1933.
Verzeichnis der Reichsbahn-Aemter, -Werke und --Dienststellen. 6. Ausgabe. Berlin 1935.
Verzeichnis der Geräte. Berlin 1935.
Verzeichnis der Maschinen und maschinenartigen Anlagen. Berlin 1935.
Verzeichnis der Werkzeuge. Berlin 1935.
Verdingungsvorschrift für Lieferungen oder Leistungen (VVL). Berlin 1930.
Verzeichnis der technischen Lieferungsbedingungen. Berlin 1933.

Außerdem standen noch eine Anzahl von speziellen Zeitungs- und Zeitschriftenaufsätzen, sowie sonstiges Quellenmaterial — Geschäftsberichte, Satzungen, Mitteilungen, Verträge, amtliche Unterlagen aller Art — zur Verfügung. Soweit auf sie Bezug genommen wird, erfolgt ihre Angabe innerhalb der vorliegenden Abhandlung. Dasselbe gilt für Zeitschriftenaufsätze und Buchliteratur von allgemeiner Bedeutung.

31. Verzeichnis der Anlagen.

		Seite
1	Anteil der DR an den Gesamtaufträgen der öffentlichen Hand in den Jahren 1926—1931.	17
2	Übersicht über die Arbeits- und Beschaffungsprogramme der DR in den Geschäftsjahren 1926—1933.	19
3	Aufteilung der sächlichen Ausgaben der DR für die Jahre 1925 und 1928—1930.	20
4	Aufteilung der von der DR beschafften Gegenstände.	23
5	Ausgaben für Fahrzeugbeschaffungen der DR und ihren Vorgängerinnen.	26
6	Liefermengen an Holzschwellen in den Jahren 1925—1931.	38
7	Die Einheitstypen der Fahrzeuge der DR.	55
8	Einteilung und Nummerung der Gegenstände der DR ab 1933.	63
9	Gruppeneinteilung für die Eisenbahnfahrzeuge der DR.	64/65
10	Nummerung der Fahrzeuge der DR.	67
11	Die Organisation der DR bis zum 10. Februar 1937.	73
12	Die Eingliederung der Beschaffungsstellen in die Organisation der DR.	76
13	Die Beschaffungsstellen der DR.	79
14	Die Neuorganisation der Reichsbahn-Zentralämter vom 1. Dezember 1930.	81
15	Beispiele für die Zuständigkeit der Beschaffungsstellen der DR.	82
16	Bedarf der DR an den hauptsächlichsten Gegenständen.	84
17	Beschaffungsplan, Absch. I (Hauptzusammenstellung).	240
18	Ausgabenüberwachung zum Beschaffungshaushalt.	244
19	Finanzierung des aktivierten Anlagezuwachs.	250
20	Die Verteilung der Aufträge der DR nach den wichtigsten Industriegruppen und Landesarbeitsamtsbezirken in der Zeit von Juli bis Dezember 1930.	278
21	Zusätzliche Arbeitsbeschaffungsprogramme der DR in den Jahren 1930—1933.	290
22	Arbeitsgemeinschaften für Rohstoffragen bei der DR.	302

32. Verzeichnis der Abkürzungen.

ABL	=	Allgemeine Bedingungen für die Ausführung von Leistungen (ausgenommen Bauleistungen).
Ausf.-Best. ABL	=	Ausführungsbestimmungen der Reichsbahn-Zentralämter vom 1. Jan. 1935 zu den „Allgemeinen Bedingungen für die Ausführung von Leistungen (ausgenommen Bauleistungen)“ (ABL).
DR	=	Deutsche Reichsbahn.
DWV	=	Deutsche Wagenbau-Vereinigung.
DVKB	=	Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank.
GDW	=	Geschäftsführende Direktion für das Werkstättenwesen.
HV	=	Hauptverwaltung.
RAW	=	Reichsbahn-Ausbesserungswerk.
RB	=	Die Reichsbahn. Amtl. Nachrichtenblatt der DR.
RBD	=	Reichsbahn-Direktion.
RBG	=	Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz).
RZA	=	Reichsbahn-Zentralamt.
RZE	=	Reichsbahn-Zentralamt für Einkauf.
RZR	=	Reichsbahn-Zentralamt für Rechnungswesen.
TuW	=	Technik und Wirtschaft.
VOB	=	Verdingungsordnung für Bauleistungen.
VVL	=	Verdingungsvorschrift für Lieferungen oder Leistungen (ausschl. Bauleistungen).
VW	=	Verkehrstechnische Woche.
ZfB	=	Zeitschrift für Betriebswirtschaft.
ZfV	=	Zeitschrift für Verkehrswissenschaft.
ZHF	=	Zeitschrift für handelswissenschaftliche Forschung.
ZVDEV	=	Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
ZVMEV	=	Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (ab Jahrg. 1933).

LEBENSLAUF.

Ich bin am 9. Juli 1910 zu Frankfurt a. Main-Rödelheim als Sohn des jetzigen Reichsbahn-Amtmanns Julius Klein geboren. Seit Ostern 1920 besuchte ich die Realschule zu Frankfurt a. Main-Rödelheim, ab 1927 die Liebig-Oberralschule zu Frankfurt a. Main, wo ich Ostern 1930 die Reifeprüfung ablegte. Alsdann widmete ich mich 8 Semester dem Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main, wobei ich die Ferien und 2 beurlaubte Semester zu praktischen Arbeiten bei verschiedenen größeren Unternehmungen in Frankfurt am Main benutzte. Anfang Juni 1934 legte ich die kaufmännische Diplomprüfung ab. Hierauf war ich wiederum praktisch tätig und widmete mich nebenher noch weitere 3 Semester dem Studium der Wirtschaftswissenschaften.

Erich Klein.